Exp Ø150

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

**COMANDO DE LA FLOTA DE MAR**



SECRETO



# INFORME

CLASIFICADO

# OPERACIONES ATLANTICO SUR

## CARPETA Nº: 5

PORTAAVIONES A.R.A. "25 DE MAYO"

- 1982 -

PORTAAVIONES A.R.A. "25 DE MAYO"

HISTORIA CRONOLOGICA DE LAS OPERACIONES LLEVADAS A CABO

~~ENTRE EL 28 MAR Y EL 10~~ DE MAYO DE 1982



28 MAR:

Se constituye FUERTAR 2Ø en cumplimiento de la Orden de Operaciones N° 1"S"/82 COFUERTAR 2Ø N° Ref. RA.1, cuya copia se agrega como Anexo 1.

193Ø V-2 zarpa de Puerto Belgrano. Se permanece en El Rincón hasta el día siguiente, a fin de embarcar el Grupo Aeronaval Embarcado y reunirse con el resto de las Unidades. Embarcados al zarpar 3 AIØ3. Desechado embarque de Helicóptero P.N.A. PUMA por maniobra de ascensor.

29 MAR:



Ø6ØØ D-25, D-26 y D-27 zarpan de Puerto Belgrano.

Ø8ØØ Se incorporan 2 S2E, 3 A4Q.

Ø93Ø Se incorpora 1 S2E. Se continúa navegando en El Rincón en espera del encuentro con D-26 y D-27. D-25 toma puerto por averías en circuito de agua de alimentación en ambas máquinas.

18ØØ Encuentro con D-26 y D-27 en 1ØØ Sda. Barranca 4Ø.
Se inicia PAYD con S2E (3 enganches).
Se continúa navegando con arrumbamiento SSW hacia el punto de reunión con 1 S2A (3ØØ8ØØ).
Se tiene intención de iniciar PAYD nocturno a partir de Ø4ØØ
D-26 a 5 Ms. a popa y D-27 al través de Bb. 1Ø Ms.

30 MAR:

Ø5ØØ D-29 zarpa de Puerto Belgrano, ETA AROP 3112ØØ.

Ø8ØØ Se incorpora S2A al Ø9Ø TRELEW 11Ø.
Se amunicionan aeronaves y se dá libertad de maniobra a D-26 y D-27 para ejercitaciones propias a órdenes de CODIVIDESDOS.
No se efectúo PAYD por estado de mar.
Se adopta Rbo. 18Ø / 16 para ir a un punto situado al 11Ø Pto. Deseado 8Ø Ms.

173Ø COFUERTAR 2Ø ordena por GFH 3Ø173Ø a CODIVIDESDOS, que al finalizar reabastecimiento, destaque dos Unidades a áreas de patrulla "ALFA" (φ =49°48'S w=58°14' W: radio 1Ø Ms.), "BRAVO" (φ=49° 42' S w=59°50' W: radio 1Ø Ms.) y a V-2 permanecer en área centrada en φ =49°2Ø S w=61°3Ø W radio 3Ø Ms. B-18 será destacado luego de reabastecimiento de D-29 al área centrada en φ =48°45' S w=63°ØØ W.-

1830 Se efectúa PAYD de S2A/E con D-27 de rescate.

2350 Se recibe GFH 302015 COFUERTAR 40 ordenando a B-18 ocupar PSN 180 Fo. San Felipe 25 a 030700 APR en derrota por el Sur de Malvinas, distancia mínima a la costa 50 Ms. Intención de COFUERTAR 40 destacarlo el día 4 APR.

31 MAR:

0000 PSN 46°38' S 63°46'W. Durante la noche se navegó en línea de Frente Flexible distancia entre buques 7,5 Ms. para reunión con B-18.

0926 Se destacan D-26 y D27 para reabastecimiento con B-18. D-29 informa que se incorporará 312000.

1000 V-2 en derrota hacía área asignada en GFH 301730.

1) 1115 Se inicia primera exploración con S2E sobre área de responsabilidad de ésta F.T. (RA.1 punto 5.b). Derrota de exploración: V-2 (095 Pta. Medanos a 120) sobre radial 110, 230 Ms; pierna transversal de 75 Ms; regreso sobre radial 310.

2) 1445 Se inicia segunda exploracion similar a la anterior.

1530 Regresa primer explorador.

1705 COFUERTAR 20 ordena por GFH 311705 a B-18 permanecer en φ=48° 40 S w=62°10 W hasta 011000 para luego destacarse y dar cumplimiento a GFH 302015 de COFUERTAR 40

1830 Regresa segundo explorador. Ambas misiones detectaron varios pesqueros situados en general entre paralelos 49°S y 50°S y meridianos 61° W y 59° W. Un sólo contacto dentro del área de responsabilidad.

2000 V-2 ingresa al área asignada. D-29 inicia reabastecimiento con B-18. V-2 durante la noche permaneció en su área. D-26 ocupa área "BRAVO", D-27 área "ALFA".

01 APR:

0655 D-27 intercepta en derrota a área "ALFA", diez pesqueros estacionarios, al 326 Fo. San Felipe 166.

3) 0730 Se inicia exploración sobre área de responsabilidad de FUERTAR 20. sobre radial 090 a máximo alejamiento (280 / 300 Ms.) Confirmados contactos con pesqueros detectados en anteriores misiones. Posiciones aproximadamente sin variación.

1ØØØ D-26 intercepta pesquero MIELNO en PSN 335 Fo. San Felipe 124 y le ordena permanecer al norte de φ=5Ø S. Recibida la orden la acata.

4 1Ø5Ø Decola explorador con siguiente derrota: V-2 (49°2Ø'S 61° 30' W 49°48'S 59°Ø2'W - 51°Ø4 S 56°42'W.

112Ø Destacado B-18 a PSN 18Ø Fo. Felipe 25 según GFH 3Ø2Ø15 de COFUERTAR 4Ø.

1146 Arriba primer explorador confirmando la presencia de los pesqueros informados por D-27. No se detectan duendes al Este de área de responsabilidad.

5) 1359 Decola explorador con siguiente derrota: V-2 (φ=49°15 S ω=61°ØØ W) - φ=49°46'S ω=56°48' - φ=5Ø°48' ω=57°3Ø W.

143Ø Pesquero MIELNO intenta forzar la entrada hacia Pto. Stanley a 18 Ns. D-26 intercepta nuevamente e intima retirada al Norte de φ=5Ø S.

1432 Arriba segundo explorador. Confirma presencia de pesqueros ya detectados. Con su información se actualiza el ploteo, cotejándolo con posiciones recibidas del COLCO y marcaciones radiogoniométricas de estaciones terrestres.

172Ø D-26 y D-27 ocupan nuevas áreas de patrulla de 2Ø Ms. de radio centradas en φ=5Ø°26'S ω=58°3Ø W (DELTA) y φ=49°4Ø'S ω=57°3Ø' W (CHARLIE), respectivamente. D-29 permanece en proximidades de V-2 para rescate.

1759 Arriba tercer explorador. Informa detección de FUERTAR 4Ø en derrota hacia el Este, por el Norte de Malvinas. Confirma y actualiza posición de pesqueros sin variantes significativas.

1815 Suspendidas operaciones de vuelo por niebla.

1935 D-26 embarca dotacion de registro y visita a bordo del MIELNO

23ØØ D-27 intercepta pesquero Gral. RACHIMOW en PSN 359 Fo. San Felipe 124.

02 APR:

ØØ15 Se informa a COFUERTAR 4Ø por GFH Ø2ØØ15 que prevea entrada a Malvinas de pesqueros interceptados por imprescindible necesidad de estos de hacer combustible y provisiones.

6 Ø5ØØ Decola explorador con siguiente derrota:
V-2 (φ=49°48' S ω=61°14 W) - φ=5Ø°11'S ω=56°21'W - φ=5Ø°48 S ω=56°4Ø'W.

Ø51Ø Se destaca a D-29 al área de patrullado "BRAVO".

Ø838 Arriba explorador sin nuevas localizaciones.

1ØØ5 D-27 informa averías en máquina de proa.

11ØØ Suspendidas operaciones de vuelo por baja visibilidad.

1326 D-27 intercepta pesquero LACERTA y se le ordena se destaque hacia flotilla o buque madre efectos reabastecerse.

144Ø Por GFH Ø2144Ø se solicitó a COFUERTAR 4Ø la fecha oportuna para que los pesqueros Rusos y Polacos tomen Malvinas ante la insistencia de estos por hacerlo debido a la necesidad de reabastercerse de víveres y combustible.

151Ø Decola 2AS26 para exploración.

154Ø 2AS26 destacado a Pto. Deseado en emergencia por falla de motor.

1632 Se recibió Mensaje Naval COPERVALES 0-Ø21559 por el cuál se ordeno destacar 2S2E a Malvinas y FUERTAR a El Rincón. V-2 permanece cumpliendo PIM para incorporación de S2A procedente de BAAZ.

1635 D-29 informa averías en calderas. Máxima velocidad 12 Ns.

18ØØ Arribó S2A.

181Ø V-2 se destaca con rumbo a Península de San Luís. D-26, D-27 y D-29 permanecen en sus áreas de patrullado

1838 D-27 informa averías en girocompás.

1845 D-29 informa parcialmente reparada avería.

212Ø Se ordena a D-29 continuar patrullando el área "BRAVO".

225Ø Se ordena a D-29 patrullar área "ECHO" (radio 1Ø Ms. centrado en φ=5Ø°5Ø'S y w=58°ØØ W).

03 APR:

Ø115 Se recibe GFH Ø22Ø15 por el cuál COFUERTAR 4Ø autoriza la entrada de pesqueros a Malvinas a partir del día 4.

Ø8ØØ V-2 inicia desembarco logístico de Escuadrilla Antisubmarina, mediante H-3. Operaciones aéreas intermitentes por bancos de niebla .

1100 V-2 destaca 2 AS-22 y 25 a Malvinas, desde PSN 040 Fo. San Felipe 18. Continúa traslado logístico intermitente por niebla.

1530 V-2 suspende operaciones de vuelo y dá por finalizado desembarco logístico en PSN: φ=51°33 S = W=57° 35' W.

1640 V-2 se destaca a El Rincón con rumbo 310 a Cabo Blanco y luego derrota costera por aguas poco profundas según COPERVALES O-021559.

1850 Se recibió COPERVALES 031758 por el cual se reitera destacarse a El Rincón.

2030 Por GFH 031830 se ordena a DVD2 finalizar contención de pesqueros el 040200, luego reunión con B-18 para reaprovisionamiento al 80% y dirigirse al Rincón protegiendo al B-18 por aguas poco profundas. Se ordena además que en el Rincón DVD2 y B-18 completen combustible del CAMPO DURAN al 100%.

2400 V-2 en PSN φ =50°06 S - W=60°10' W.

04 APR:

1200 V-2 continúa traslado. DVD2 y B-18 inician reaprovisionamiento (entre 1230 y 2000)

1453 Decoló 6G52 con destino BAAZ.

1657 Arribó 2AS26 procedente de BAAZ.

1900 D-27 se larga en EGA por segunda vez y pierde tronco de embarque de combustible.

1950 DVD2 reaprovisionada al 80%. Forma cortina de sector sobre B-18 para traslado a Fo. San José.

2110 Por Mensaje Naval COPERVALES P-042045 se confirma orden de reaprovisionamiento en El Rincón para B-18 y DVD2, (del CAMPO DURAN) y de tomar puerto para V-2.

2400 V-2 en PSN φ=44°16' S - W=63°45' W.

05 APR:

1000 DVD2 y B-18 en PSN φ=47°16'S - W=62°59'W se altera derrota por informe de avistaje de submarino desconocido (COPERVALES O-050422). Se ordena Rbo= 030 a máxima velocidad de B-18.

1100 V-2 inicia desembarco del Grupo Aereo Embarcado, finalizando el mismo a 1400 en el Rincón.

1500 DVD2 forma una cortina circular para proteger flanco antisubmarino Oeste de B-18.

06 APR:

Ø4ØØ V-2 tomó ((PBE)).

1Ø3Ø Se ordena por GFH Ø61Ø3Ø a CODIVIDESDOS y B-18 que finalizado reabastecimiento del CAMPO DURAN tomen Puerto Belgrano.

133Ø DVD2 y B-18 caen al Rbo.=33Ø para recalar en Fo. Recalada Bahía Blanca.

07 APR:

Ø3ØØ DVD2 y B-18 recalan en Fo. Recalada. Se ordenó levantar el silencio electrónico.

Ø4ØØ Se destacó B-18 a ((PBE)).

MA D-26, D-27 y D-29 se reabastecen del CAMPO DURAN

TA D-25 práctica reabastecimiento con CAMPO DURAN conectando manguera sin bombear.

06 APR al 17 APR:

V-2 permaneció en Base Naval Puerto Belgrano. Durante la permanencia se entró a dique para instalar la corredera SAGEM, luego de salir de dique se demoró la zarpada 48 Hs. por averías en el Turbo de Alimentación Principal de Popa, estableciendose la zarpada para el dia 17 de Abril.

17 APR:

2Ø25 Se recibió O-171848 FM TRINIDAD informando averías en lanzador SEA DART y solicitando autorización para tomar BNPB. Se lo autorizó por O-17215Ø FM COGRUTAR 79.1. ?

223Ø V-2 zarpa de Puerto Belgrano, cumpliendo PLAN DE OPERACIONES Nº Ø2"S"/82 FUERTAR 79 CONTRIBUYENTE AL PLAN ESQUEMATICO Nº Ø1"S"/82 DE COATLANSUR - Nº DE REFERENCIA SLA - Ø5 e "INSTRUCCIONES PARTICULARES PARA LAS ACCIONES DE SUPERFICIE ANTISUBMARINA Y ÁEREAS DE COGRUTAR 79.1" (se agrega copia). Embarcados en Puerto 3 AIØ3 y 2 H-3.

18 APR:

Ø8ØØ V-2 inicia incorporación del Grupo Aeronaval Embarcado (4 S2E 6 A4Q) en PSN Φ=39°41'S w=51°ØØ.

13ØØ Se incorporan 2 A4Q más.

14ØØ Se inicia PAYD de A4Q para recalificación de pilotos recientemente incorporados a esta Escuadrilla.-

1600 Finalizó PAYD. Se efectuaron 12 enganches.

2400 V-2 en PSN φ=41°46'S w=62°35 W en traslado a área espera fijada en SLA-05.

19 APR:

0100 Se recibió P-182258 FM TRINIDAD informando averías reparadas ETD 190030, ETA AROP 200430.

0112 Se recibió P-181230 FM COGRUTAR 79 estableciendo áreas de referencia para usos futuros.

0200 Se le ordena a D-2 reunión en área CARLOS el 201000.

08000 Se inicia PAYD de S-2E

1020 Se recibió GFH O-P-190932 FM COFUERTAR 79 por el cual se ordena a GRUTAR 79.1 ocupar área CARLOS 201000

1500 Se incorporá DVCB en φ=44°31'S w=64°48'W.

1640 Se formó cortina quebrada sobre V-2.

1915 Se inició PAYD nocturno de S-2E

2335 Se finalizó con las operaciones de vuelo.

2400 V-2 en PSN φ=45°33'S w=64°33'W en traslado a área CARLOS.

20 APR:

0340 Se incorpora D-2 en φ=44'46S w=63°39'.

1038 Se efectúo tiro AA de 40/70.

1125 Se efectúo ejercicio de simulación de blancos de superficie con 2 Helicópteros SEA-KING y una Corbeta como evaluación de las "Instrucciones Particulares de CGT 79.1 para la acción Antisuperficie".

1300 Se recuperan 2 H-3.

1410 Se inicia ejercicio de coordinación AA, para evaluación de las "Instrucciones Particulares para la Acción A/A de CGT 79.1.

1528 Finaliza ejercitación.

1720 Se ordena formación de defensa aérea (de las instrucciones particulares).

2125 Se recibió GFH P-200941 de COFUERTAR 79 por el cual se ordena a GRUTAR 79.1 ocupar área ANDRES a 210800.

2400 V-2 en PSN φ=43°50'S w=61°38'W

21 APR:

0640 Se inició ejercicio de localización y guiado de aviación de ataque sobre D-1 con decolaje de 2 AS22 para exploración. A 0806 se produjo la detección y se inició la fase de ataque.

0850 Decolan 4 A4Q atacantes.

0912 Mientras las 2 secciones de A4Q se dirigían a bloquear al avión explorador para que a partir de ahí se les vectoreara al blanco, divisaron parte del otro grupo de tareas (que no participaba en el ejercicio) a quien atacaron equivocadamente con 2 A4Q. Luego de esta acción continuan vuelo para completar la ejercitación.

1037 Regreso y recuperación de aeronaves involucradas.

1245 Se dió por finalizado el ejercicio, evaluándose la eficacia y los errores cometidos en el guiado de las aeronaves atacantes.

1250 Se recibió GFH P-211126 FM CODIVICOR referente a impurezas en el combustible provisto por CAMPO DURAN, solicitando se efectuen gestiones para evitar la repetición, por cuanto se afectaba la operación de la planta propulsora.

1321 Se recibió GFH 211047 FM COFUERTAR 79 por el cual se ordena ocupar área CARLOS a 220800.

1545 Se inició ejercicio de Defensa Aérea. Una sección de ILC. a 5 m. Se aprecia una evidente mejoría en este tipo de ejercicios con respecto a los anteriores.

1805 Destacado 3 A-312 a BAAZ para reparar pérdida de combustible en los tanques.

2000 Se inició PAYD nocturno de S2E para calificación de pilotos.

2110 Finalizó PAYD.

2200 Por GFH P-212158 se ordena a GT 79.1 efectuar ejercicio de rechazo de ataques aéreos de tierra entre 220800 y 221900.

2400 V-2 en PSN φ=40°52'S w=61°25'W con D-2 y DVCB en formación de prevención de Defensa Aérea en traslado a área CARLOS.

22 APR:

Ø8ØØ Se inició ejercicio de Defensa Aérea con D-2, DVCB y F.A.A. en proximidades del área CARLOS.

Ø915 CFT 79 ordena a CODVCB efectuar ejercicio de acción de superficie con GT 79.2 entre 2216ØØ y 23Ø2ØØ. PSN inicial proximidades φ=44°10 W=61 3Ø. MESEJ Ø6 de CFT 79.

1ØØ5 Decoló primera sección de interceptores. 2 minutos entre avión y avión.

1Ø34 Regresó PAC.

115Ø Decoló segunda PAC. 1 minuto entre avión y avión.

1224 Regresó segunda PAC. Finalizó 1° fase. Evaluación según TRINIDAD R-221435 y COATLANSUR O-221415. No se produjo encuentro entre aviones atacantes y unidades de superficie. Ejercicio altamente efectivo para coordinación y detección antiaérea.

151Ø Por P-2215Ø2 se ordena a CODVCB que finalizada acciones de MESEJ Ø6 destaque una CB para reunión con CAMPO DURAN en φ=4Ø ØØS W=6ØØØW, las otras 2 CB reunión con V-2.

154Ø Se ordena a D-2 destacarse a 19ØØ para ejercicio de ataque aéreo sobre D-2 con aeronaves embarcadas a partir de 23Ø8ØØ.

163Ø Se inició 2° fase del ejercicio. Se destacan DVCB para cumplimiento MESEJ Ø6.

172Ø Decoló PAC. 2 minutos entre avión y avión. Efectuándose interceptación efectiva sobre aviones A4Q de F.A.A. sin que se produjera encuentro de estos sobre unidades de superficie.

1811 Regresó PAC. Finalizó 2° fase. Evaluación según TRINIDAD P-22193Ø

2ØØØ Se destaca D-2.

24ØØ V-2 en PSN φ=44°37'S w=62°32' W, navegando independientemente en área CARLOS

23 APR:

Ø73Ø Se inició ejercitación de ataque a D-2.

Ø75Ø Decoló 2 AS23 para exploración y guiado de aviación de ataque sobre D-2.

Ø9Ø6 Comienzan localizaciones. Se determina posición del blanco (D-2) en φ=42Ø8S w=5935W.

1005 Decoló una división de A4Q. 1 minuto y medio de intervalo entre avión y avión. Se efectuó guiado y ataque sobre D-2, con resultado altamente positivo a los efectos del adiestramiento.

1120 Recuperada división de A4Q. 2AS23 destacado a BAAZ, durante el vuelo retransmite a CODVCB la orden de CGT 79.1 de tomar PBE para reabastecerse de combustible sin impurezas. Finalizó ejercicio. Evaluación según GFH P-231135 FM TRINIDAD.

1425 Decolan 2 H3 para práctica caladas en proximidades de V-2.

1520 Se produjo avería en tubos de la caldera B2. Se incomunica esta caldera quedando como máxima velocidad 16 nudos. Se inicia reparación a bordo para tratar de obturar los tubos pinchados.

1733 Regresó 2AS23 procedente de BAAZ.

1800 Se impuso GFH P-231758 COGRUTAR 79.1 por el cual se ordenó a D-2 reaprovisionarse de CAMPO DURAN a partir de 240800 en PSN φ=40°S w=60°W; reunión en área JORGE al finalizar el reaprovisionamiento.
DVCB en traslado a BNPB para reabastecimiento.

2400 V-2 navegando independientemente en PSN φ=41°43S w=61°12' W hacia área JORGE.

24 APR:

0400 DVCB toma BNPB para reabastecimiento de combustible.

0820 Decoló 2-H34 con destino BACE para traslado de COFUERTAR 79 para reunión en BNPB con COATLANSUR.

1115 D-2 informó finalizado reabastecimiento al 95%.

1413 Se recibió GFH P-240400 FM COGRUTAR 79 ordenando reunión de GRUTAR 79.1 en área CARLOS al 261000.

1700 Regresó 2-H34 procedente de BNPB con COFUERTAR 79.

1736 Se ordena a CAMPO DURAN dirigirse a la PSN 180 Ba.Faro 10 para reunión y reabastecimiento con V-2.

1800 Ante la imposibilidad de reparar la caldera B2 a bordo, se toma la decisión de tomar Puerto.

1820 Se recibió GFH P-241335 FM CODVCB informando que la zarpada de BNPB de DVCB será 251700.

2155 Se recibió GFH P-241255 FM COFUERTAR 79 por el cual se actualiza el concepto de la operación.

2325 Se le comunica a CAMPO DURAN que se anuló reabastecimiento con V-2 que se había previsto para el día 25.

24ØØ V-2 navegando independientemente en PSN φ=4Ø°42'S w=6Ø°31 W

25 APR:

Ø355 Se informa al CAMPO DURAN que no se efectuará reunión al 18Ø / Boya Faro 1Ø.

Ø753 Se ordena por GFH P-25Ø73Ø a CAMPO DURAN tomar Puerto Belgrano y efectuar análisis de combustible.

Ø83Ø Côn destino BACE decolaron 2 H-3.

Ø9ØØ Decolaron 4 S-2E

1Ø25 Decolaron 7 A4Q.

1Ø53 Se recibió GFH P-25Ø735 FM COFUERTAR 79 por el cúal informa que traslada insignia a D-2 el 251ØØØ.

15ØØ Se tomó canal acceso a Puerto Belgrano.

1953 Se recibió GFH O-251745 FM COFUERTAR 79 por el cual se ordena a BT CAMPO DURAN ocupar estación de espera en proximidades de CABO RASO el 28Ø6ØØ.

2Ø25 Se tomó ((PBE))

211Ø V-2 impuso GFH O-25211Ø por el cual ordena a BT CAMPO DURAN cumplir GFH O-251745 FM COFUERTAR 79.-

26 APR:

- V-2 en BNPB retubando caldera B2.
- Se recibió GFH O-261111 FM CFT 79 por el cual se ordenó reunión de GT 79.1 y GT 79.2 en área FELIPE el 262329.
- Se recibió GFH P-2619Ø1 FM CFT 79 por el que se establecen nuevas áreas de referencia.
- Se impuso GFH O-P-262Ø55 por el que se informa que por averías el B.T. CAMPO DURAN arribará a AROP el 2815ØØ.

27 APR:

- V-2 en BNPB continúa reparación caldera.

Ø6Ø9 Zarpó B.T. CAMPO DURAN de BASE NAVAL PUERTO BELGRANO.

- Se recibió GFH O-P-26233Ø FM CFT 79 por el cual se ordena que B.T. CAMPO DURAN arribe a PSN 27Ø Pta. Norte 4Ø Ms. a 28Ø6ØØ, posteriormente corregida por GFH P-27Ø638 FM CFT 79: Ø9Ø Pta. Norte 4Ø Ms.

- Se impuso GFH 271Ø5Ø por el cual se informa que B.T. CAMPO DURAN cumplirá GFH 27Ø638.

- Se recibió GFH O-2712Ø5 FM CFT 79 por el cual se informa a COATLANSUR INFO FT 79, la intención de maniobra a partir del 3ØØ8ØØ: GT 79.1 al área RICARDO. GT 79.2 al área JUAN GT 79.3 al área MIGUEL. Iniciar exploración aérea antisuperficie/antisubmarina aperiódica y aleatoria en zona N y W de Malvinas. Alcance máximo 3ØØ Ms, configuración A/S. Defensa A/S mínima: selección velocidad, derrotas erráticas, búsqueda sonar pasiva, dentro isobata 12Ø metros.

28 APR:

Ø73Ø V-2 impuso mensaje de movimiento O-28Ø73Ø.

Ø82Ø Buque zarpó de ((PBE)).

Ø9Ø8 Embarcaron 3 AIØ3.

1ØØ5 Se recibió GFH P-28Ø855 FM CFT 79 por el cual se traslada insignia a V-2 a 281Ø3Ø.

1ØØ8 Embarcaron 2 H3.

11Ø5 CFT 79 embarca en V-2.

12ØØ Continúa incorporación del Grupo Aéreo Embarcado compuesto por 4 S2E - 6 A4Q.

14ØØ Se recibió GFH P-281112 FM TRINIDAD por el cual informa área de reaprovisionamiento dentro 30 Ms. Fo Río Negro.

15Ø5 Se recibió GFH O-281215 FM CFT 79 confirmando a la FT 79 la intención de maniobra a partir del 3ØØ8ØØ enunciada por GFH O-2712Ø5.

1545 Decoló S2E para exploración sectores de avance de la fuerza hacia área FELIPE según GFH O-261111 FM CFT 79.

1838 Arribó explorador sin localizaciones.

1844 Se recibió GFH P-28Ø83Ø FM CODIVICOR por el cual informa que BT. CAMPO DURAN no arribado. Permanece en zona.

24ØØ V-2 en PSN=φ=4Ø°59S W=62°Ø7W en traslado independiente hacia área FELIPE.

29 APR:

Ø74Ø Se incorporó D-2 en φ=42°25S w=62°Ø7W.

1Ø27 Decoló 2AS22 para exploración sobre radial 215° a 28Ø MN para verificación tránsito marítimo hacia área RICARDO.

1Ø4Ø Se recibió GFH P-29Ø958 FM CFT 79 por el cual se ordena ocupar área FELIPE a GT 79.1 y GT 79.2

14Ø4 Decoló 2AS23 para exploración.

1525 Regresó 2AS22 sin localizaciones.

163Ø Reunión con DVCB en φ=44 w=62°55

1655 Se formó cortina quebrada sobre V-2.

1741 Regresó 2AS23 sin localizaciones.

183Ø Decoló 2AS23 para exploración.

19Ø5 Se ordenó plan ZIG ZAG 13.

223Ø Regresa 2AS23 informando las siguientes localizaciones 2Ø25 Hs, 1 mediano estimado tránsito marítimo, en lat. 48°28 long. 653Ø; a 2Ø26 un grande, un chico en φ=49°Ø6 w=64°4Ø' estimados mercantes, a 2146 Hs. dos grandes en φ=48°15 w=6Ø°45 estimados pesqueros.

24ØØ V-2 en PSN - φ=45°47 w=63°53W.

30 APR:

Ø348 Se recibe GFH R-271439 FM CGT 79.2 donde se ordena al CAMPO DURAN ocupar PSN Ø9Ø PUNTA DELGADA 4Ø el 29Ø6ØØ efectos reaprovisionar D-27 y D-1.

Ø654 Decola 2AS23 para exploración área comprendida entre PSN V-2 (a Ø65Ø φ=47°2Ø w=64°3Ø) Punto A1=φ=485Ø w=579Ø. A2=φ=5Ø°Ø8 w=51°14 y regresó a centro del área RICARDO que es la PSN estimada de V-2 para el fin de la exploración.

...//14.-

**SECRETO**



Ø742 2AS23 inicia regreso por fallas en radar.

ØØ9ØØ Decola 2AS24 para exploración de la misma área que el vuelo anterior.

1Ø25 2AS24 informa localización de 5 medianos en φ=48°2Ø w=6Ø°28'.

11ØØ 2AS24 en el pto de máximo alejamiento, inicia regreso.

113Ø Se retransmite por medio de una aeronave que CAMPO DURAN ocupe posición al 31Ø Fo. Cabo Blanco 3Ø.

124Ø Arribado 2AS24.

1248 Se inicia maniobra de reaprovisionamiento a D-1 con AIØ3.

1338 Finaliza maniobra de reaprovisionamiento.

1457 Destacado 2H31 a Puerto Deseado para desembarco civiles de TT.GG.

1515 Se incorpora 3-A-3Ø1.

1518 Se incorpora 3-A-3Ø6.

1522 Se incorpora 2AS-26.

1737 Decoló 2AS26 para exploración aérea comprendida entre PSN de V-2 (en φ=49°1Ø w=65°34) y el Pto. A1 φ=50°1Ø' S w=58°14' W, A2 φ= 48°45S w=57°Ø9 y el centro del área RICARDO que es la PSN estimada de V-2 para el fin de la exploración.

18Ø5 Arribado 2H-31 de Puerto Deseado.

2219 Arribado 2AS26 de su vuelo de exploración informando las siguientes novedades: a 18Ø7 un mediano en φ=5ØØ3 S w=64°37 w estimado como ARA SOBRAL; a 1929 φ=49°4Ø y w=57°5Ø tuvo una señal en su CME FREC 218 MHZ, (Az 198) VPM 12/14, a 2ØØ5 en el pto A2 tuvo señal muy fuerte MAE en frec.=28Ø/3ØØ/373/4Ø1 Mhz, iniciando a continuación regreso a bordo por autonomía, a 2Ø23 en φ=48°2Ø' w=6Ø°44 localizó 3 medianos, y 2Ø43 en φ=48°18 w=6Ø58 localizó 2 grandes y 6 medianos, estimados pesqueros.

2245 Se recibió GFH 0-3Ø2145 FM CFT 79 en que se ordena ocupar área DIEGO a Ø1Ø8ØØ, e intención de ir luego a área HORACIO.

15 13
12 42
$2^h 31^m$

**1º MAYO** - 15.55 - CTOAS por 6PH - Eno. aferrado - Libertad acción a FT79 - (Expte. 81, foja 10) -

" - 16.29 - CFT 79 por 6PH - Supo CTOAS intención atacar crepúsculo matutino 2 MAY - (Expte. 81, foja 10) - Supo contactos ENO. -

" - 16.37 - CTOAS a FT 79 - Contactos informados son G.T. eno. no aferrado y con superioridad - (81)

" - 18.41 - FT79 a CTOAS - Corrige info contactos y reitera decisión atacar -

" - 20.07 - CFT 79 a FT 79 - Ordena a F.T. 79 destacarse para iniciar acciones ofensivas -

(Continúa foja 17)

2400 V-2 en posición φ=48°30' w=64°41 navegando hacia área DIEGO con D-2 y DVCB en formación de prevención A/A.

01 MAY:

0455 Se recibe GFH O-010449 FM TRINIDAD informando avería en pié de gallo de eje Bbor. máxima velocidad 19 nds.

0723 Decoló 2AS26 para exploración- Pto máximo alejamiento φ=49°33' W=56°53' sobre el radial 115 a 280 MN. luego pierna transversal al 025 de 20 MN. y regreso a la Unidad.

1030 Regresó 2AS26 informando que a 0856 obtuvo señal muy fuerte en su CME en φ=48°56'S w=58°26W identificado como ruido perteneciente a un radar 965.

1242 Decoló 2AS23 para exploración. Pto máximo alejamiento φ=48°45 S w= 57°05'W sobre el radial 130 a 280 MN tratando de confirmar el contacto MAE obtenido en la exploración anterior.

1445 Se recibió O-011443 de CFT 79 retransmitiendo O-010951 FM CFT 79 TO COATLANSUR INFO FT 79 Situación: 1 posiciones actuales no posibilitan cumplimiento misión CMM alcance ataques aereos propios limitado a 140 millas por vientos leves CMM disponibilidad Exploración 1/2 aviones CMM (TRINIDAD) limitada Vel 18 Nudos por avería eje babor PD 2-Aceptando riesgos amenaza submarina y aérea únicos modos acción posibles CMM 3.1-GT con (25 DE MAYO) durante la noche ocupar posición al ESTE área HORACIO para localizar y atacar a partir crepúsculo matutino unidades superficie CMM 3.2-GT 79.3 aproximarse por sur banco BURWOOD buscando contacto de superficie con unidades destacadas para ataque misilístico, CMM se requiere exploración aérea PD 3.3 (DIVICOR) destacarse hacia NE actuando dispersa para localizar y atacar unidades logística retrasadas CMM se requiere exploración aérea PD 4-conservar medios para utilización oportuna en caso ENO aferrado por otras acciones tales como asalto anfibio PD 5 - solicito instrucciones.

1507 Se recibe GFH P-011513 FM CFT 79 por el que se ordena a D-1 y D-27 incorporarse al GT 79.1.

1520 Se recibe GFH P-011517 FM CFT 79 por el cual se ordena a DVCB destacarse para formar el GT 79.4 con B.18.

1700 Arribó 2AS23 informando las siguientes localizaciones

A 13ØØ mercante en φ=47°54 w=61°1Ø', a 14ØØ=1 grande en φ=48°34' w=58°3Ø', a 1513 1 grande y 5 medianos centrados en φ=5Ø°3Ø' S y W 56°35, identificados 1 Portaaviones y escolta por señal de CME, y a 154Ø 1 grande en φ=51ØØ W=58°2Ø'W - CFT 79 informa a COATLANSUR por Z Ø11841. y Z 011629 -

2lØØ Decolado 2AS26 para exploración sobre radial 14Ø punto máximo alejamiento 212 MN, luego pierna Transversal al Ø5Ø/84 MN y regreso a bordo por radial 3ØØ, distancia 23Ø MN. Tratando de verificar los contactos obtenidos durante el vuelo anterior.

21Ø5 Se recibió GFH O-Ø12ØØ7 FM CFT 79 TO CGT 79.1, 79.3 79.4. - Iniciación Operaciones ofensivas PD Misión según referencia SLA-Ø5 PD Ejecución: GT 79.1 se destacará en horas nocturnas hacia posiciones relativas favorables para lanzar ataque aéreo diurno sobre unidades detectadas mi Ø11841, una vez localizado ENO mediante exploración propia PD Este movimiento se realizará durante noche manteniendo distancia al ENO para minimizar riesgos ataque aéreo nocturno CMM para luego iniciar ataque primeras luces PD. GT 79.4 se destacará hacia borde sur área GASTON a fin de alcanzar posición que permita atacar unidades desgastadas por ataque aéreo y eventualmente unidades dispersas PD. GT 79.3 se destacará por Sur Banco BURWOOD en aproximación al ENO intentando contacto con unidades de superficie que operen hacia Sur ((MLV)) para desgastarlas mediante ataque misiles CMM atacar únicamente blancos oportunidad favorable teniendo en cuenta amenaza aérea.

211Ø Se ordena a la fuerza la siguiente formación: V-2 guia, D-2 est. al 06Ø/4 ms, D-27 est. al 12Ø/4 ms, y D-1 est al 18Ø/4 ms. Con este estacionamiento de unidades escoltas se trata de compatibilizar la defensa contra las amenazas presentes, es decir, la aérea y submarina, como asi tambien la posible de superficie al poner a los 2 DD misilísticos en los sectores mas probables de aproximación de unidades de superficie de acuerdo con los datos aportados por la exploración aérea.
Se adopta el círculo de las 8ØØØ yds. como un compromiso entre la defensa antiaérea del núcleo y la defensa submarina. Siendo esta última además la que determina el estacionamiento del D-27 en el centro de la cortina.

2 MAYO _ 00.45 _ Detectado Lobo con Vd. 470 Nds. _

2 MAYO _ 01.19 _ CTOAS a CFT 79 _ Enem. no apresado; fuerte amenaza para FT 79 _ (M5)

2 MAYO _ 01.45 _ CFT 79 info a CTOAS _ Detectado Harrier explorador en contacto _ Suspende ataque _

_ JEFE CIC _ CC Tebaldi _

2400 V-2 en φ=47°36 w 61°37' con Rv=200/16.

02 MAY:

0010 Se recibe GFH O-020001 FM CFT 79 TO CGT 79.4 INFO CGT 79.1 - 79.3 en el que se ordena converger a máxima velocidad hacia posición segundo grupo de tareas en lat. 50°30' long. 56°30' efecto cumplir tarea ordenada en O-012007. Se apoyará con exploración aérea embarcada.

0015 CGT 79.1 comunica a sus unidades que atacará a los blancos que se encuentran a 125 V-2 270 a partir de 0745.

0045 Detectado lobo en acercamiento al Az 129/122 Ms. con Rv 334/470 nds. Alarma Roja.
Fuerza propia mantiene formación.

0050 D-1 informa a D-2 que el lobo al 180 es el explorador propio.

0054 Lobo prosigue acercamiento hasta Az. 103/76 Ms. Se autorizó a D-2 a lanzar pájaros al estar en distancia. Se ordena giro de EGA al 050.

0100 Decola H34 para rescate.

0103 Lobo al Az 265/68 Ms no se lo identifica pero se estima amigo. Se ordena giro de EGA al 070.

0108 Se obtiene contacto radar al 120/19 y se investiga con WG13. Identificados pesqueros.

0110 Arribó 2AS26 informando las siguientes localizaciones: 012242 un grande en φ=49°30 w=58°38' un grande φ=49°39' w=58°27 020004 un chico φ=49°36 w=58°12 un chico φ=49° 18 w=60°00. Tuvo además señales en su equipo CME correlacionadas con radares 965 y un grupo de pesqueros interpuestos entre nuestra PSN y la del ENO.

0125 Lobo perdido en alejamiento Az 111/97 Ms con Rv 170/470 Nds. Se cae al rumbo 120 alarma amarilla.

0145 Se recibe GFH Z-O-020145 FM CFT 79 TO COATLANSUR CGT 79.3 y 4 INFO FT 79 BT Partir 020050 GT 79.1 detectado explorador en contacto apreciado Harrier entre 60/70 millas fuerza durante 30 minutos, luego orbitó a 110 Ms hasta 020135. Condiciones viento hacen inaceptable ataque aéreo propio por alcance y limitación armamento PD Me alejo.

0209 Se cayó al Rv 320/15. Se continúa en la misma formación

Ø234 D-1 Informa contacto de superficie al Ø15/13.

Ø245 Decola H34 para investigar contacto bajo control de D-1.

Ø32Ø Regresa H34.

Ø321 Se recibe GFH O-Ø2Ø129 FM COATLANSUR TO CODASUR INFO CAE CFT 79 FT 79 CFT 8Ø BT No atacar unidades de superficie al N de lat. 5Ø PD Unidades propias en esa área.

Ø355 Se recibe GFH O-Ø2Ø351 FM CFT 79 TO COATLANSUR INFO CGT 79.1 y 4 FT 79 BT Su Ø2Ø129/mi Ø2Ø145 GT 79.1 y 79.4 se mantendrán al N de lat. 48.

Ø45Ø Se recibe GFH O-Ø2Ø431 FM CFT 79 TO CGT 79.1 - 79.3 y 79.4 INFO COATLANSUR y FT 79 BT Anulo mi Ø12ØØ7 PD GT 79.1 ocupar área CRISTOBAL manteniendo exploración PD GT 79.4 mantenerse proximidades Ø35 centro área CRISTOBAL 6Ø PD GT 79.3 mantenerse areas IGNACIO y JULIAN.

Ø525 Decolado 2AS23 para exploración sobre radial 12Ø hasta 28Ø MN y regreso D-27 estación de rescate.

Ø616 Decolado WG 13 de D-1 para investigar contacto al 1Ø5/78

Ø7ØØ Regresa WG13 a D-1 sin novedad.

Ø915 Regresa 2AS23 con siguientes novedades Ø658 detectado por MAE plataforma de radar 965 en φ=48°15S w=59°50W radio 5Ø millas. No figura en informe de Avión-vuelo-

1ØØØ V-2 en extremo N del área CRISTOBAL.

1Ø37 Detectados 2 lobos en PSN φ=48°4ØS w=59°1Ø'W con rbo 32Ø luego invirtieron rumbo. Mínima distancia a la fuerza 13Ø millas. Se aprecia que la misma no fue detectada.

1Ø42 Comandante Defensa Aérea ordena decolar PAC.

1Ø46 Decolada una sección de PAC. Un minuto entre avión y avión.

1Ø52 Lobos perdidos en alejamiento.

11Ø2 Alarma blanca.

112Ø Regresa PAC.

1425 Decolado 2AS26 para exploración alejandosé por radial 13Ø°/ 2ØØ millas, luego al 227°/1ØØ millas y regreso a bordo.

1545 Se recibe GFH O-Ø21541 FM CGT 79 TO CGT 79.1, 3 y 4 INFO COATLANSUR BT Ø21248 COATLANSUR NOTAL CLN GT 79.1 ocupar área RICARDO Ø3Ø6ØØ. PD GT 79.4 ocupar área JUAN Ø3Ø6ØØ PD GT 79.3 ocupar área MIGUEL Ø3Ø6ØØ.

1614 Se comienza a navegar con la fuerza hacía el área RICARDO cambiando los rumbos en forma errática sobre el rumbo base 24Ø, pero siempre con tendencia hacia aguas de menor profundidad.
Se mantiene a los cortinadores en las mismas estaciones, considerando que predomina la amenaza aérea y que la submarina esta disminuída por el hecho de dirigirse hacia aguas de menor profundidad y a la mayor velocidad posible: 18 nds.

1745 Se impone GFH O-P-021745 FM CGT 79.1 TO D-27 INFO CFT 79 y GT 79.1 ordenandole destacarse el Ø3Ø3ØØ para reunión con CAMPO DURAN al 31Ø Cabo Blanco 3Ø PD Finalizado reabastecimiento ordenar a CAMPO DURAN permanecer en inmediaciones de Bahía Laura PD Reincorporarse en área RICARDO.

1852 Regresa 2AS26 informando que cumplió siguiente derrota punto A φ=46°25S w=61°25'W Punto B φ=48°3ØS w=57°2ØW punto C φ=5Ø°Ø5S w58°2ØW Punto D φ=47°ØØS w=61°48W y regresa a bordo. Avistados 28 pesqueros entre φ=46°Ø5' y φ 47°21'S y w=6Ø°45' y 61°1Ø'W. Entre puntos B y C por CME apreciada señal correspondiente radar 965 distancia estimada 1ØØ millas. A 1711 en φ=49°43'S w=59°53'W un chico estimado SOBRAL.

22Ø9 Se ordena a D-27 demorar destacada hasta Ø3Ø4ØØ.

24ØØ V-2 en PSN φ=47°14S w=63°31W.

03 MAY:

Ø1ØØ Se ordena a D-27 ocupar estación de rescate a Ø33Ø.

Ø42Ø Se demoran las operaciones aéreas por fallas en la aeronave.

Ø5ØØ Se destaca a D-27 para reabastecimiento.

Ø713 Decola 2AS23 para exploración alejandose por radial Ø9Ø/25Ø millas. Luego 21Ø/9Ø millas y regresa a bordo.

Ø842 D-2 informa contacto radar superficie al 275/25.

1ØØØ El GT 79.1 se encuentra navegando desde Ø63Ø en el área RICARDO.

...//20.-

SECRETO





1ØØ5 Arribado 2AS23 Sin novedad.

1Ø3Ø Se le da punto de reunión a D-27 que regresa de reabastecimiento con la orden de navegar por aguas poco profundas.

1Ø43 D-2 informa que tuvo contacto radar intermitente en PSN φ=48°38' w=65°36' durante 1Ø vueltas de antena.

P

11Ø3 Decolado H234 para calar en punto dato.

112Ø H234 informa que en segunda calada efectuada al SW de PD 12 millas se escucha un ping sonar entre el 33Ø y Ø3Ø del punto de calada.
Posteriormente informa que en tercer calada obtiene rumor hidrofónico sobre el 11Ø°.
Cuarta calada realizada sobre el 11Ø a 5ØØØ yds del anterior, no obtuvo novedades.
Acción finalizó a 1256.
Toda esta acción se realizó entre el Ø85 y 11Ø entre 2Ø y 25 millas de la fuerza.

P

1354 Se obtienen varios ecos de lobos en las pantallas de V-2 y D-2. Alarma amarilla.

14Ø2 Se decola PAC de 2 aviones para estacionarse sobre eje amenaza a 6Ø millas.

141Ø Se determina en base a posición de los ecos, velocidad y altura (por radar de CT de D-2) que los lobos son amigos.

1416 Alarma blanca.

143Ø Regresa PAC.

1435 Se impone GFH P-Ø31415 FM CGT 79.1 TO GT 79.1 BT Derrota a seguir en próximas horas desde Punto 1 φ =48° 34'S w=66°29'S W hasta punto 2 φ=49°Ø7'S w=67°24'W Dv=224 CMM desde punto 2 a punto 3 φ=49°59'S w=67 44W Dv=193 CMM de punto 3 a punto 4 φ=5Ø°11' w=68°Ø5 Dv 229 CMM de punto 4 a punto 5 φ=5Ø 25S w=68°3Ø' W Dv 244 CMM de punto 5 a punto 6 φ=5Ø°53'S w=68°52W Dv 182.

1532 Alarma amarilla. Comienzan a aparecer ecos en las pantallas en varios azimutes en general hacia el oeste.

1533 Alarma roja.

1539 Alarma amarilla por alejamiento de los lobos.

...//21.-

1548 Se recibe GFH Z Ø31530 FM COATLANSUR TO CFT 79 INFO CGT 79.1 CGT 79.4 en el que se nos informa que la fuerza será sobrevolada por aviones Camberra entre Ø31545 y Ø31645 Modo IFF 1325 FL 3ØØ Derrota LEW - JUAN - LATERAL RICARDO CMM luego Rv 100.

1350 Alarma roja. No decola PAC por el mensaje anterior.

16Ø6 Alarma blanca.

17ØØ Alarma amarilla.

17Ø6 Decola 2AS24 para exploración sobre radial Ø88 27Ø millas y regresa

1715 Alarma roja.

1717 Decola PAC. 3 aviones 1 minuto de intervalo en el decolaje.

1737 Alarma amarilla. Se determina que los lobos son amigos por el Rv, altura y modo IFF (no siempre coincidentes con el que deberían llevar).

1744 Aterriza PAC.

2Ø37 Regresa 2AS24. Informa que tuvo único contacto a 2Ø15 petrolero en φ495Ø w 66Ø4. No tuvo señales MAE.

21ØØ Se recibe GFH Ø32Ø59 FM CFT 79 TO CGT 79.4 INFO CGT 79.1 BT Destacarse lo antes posible a Bahía Engaño utilizando derrotas que ofrezcan máxima seguridad Antisubmarina posible. En ese lugar reunión con GT 79.1 que arribará Ø422ØØ.

2115 Se impone GFH O Ø32115 FM CGT 79.1 TO COATLANSUR CODASUR INFO CFT 79 FT 79 BT Mantendré S2E en vuelo desde Ø32359 hasta Ø422ØØ nivel 9Ø desde Deseado a Isla Rosa en tarea antisubmarina.

23Ø5 Se ordena a CAMPO DURAN dirigirse a Bahía Camarones.

24ØØ PSN V-2 φ=48°31'S w=66°17'W.

04 MAY:

ØØ35 Se incorpora D-27.

ØØ4Ø Decola 2AS22 para exploración antisubmarina y sembrado de barrera JEZEBEL entre 3Ø y 6Ø millas de la fuerza.

**SECRETO**



ØØ45 Se adopta siguiente formación: V-2 guía, Estación Ø6Ø/4 D-2, Estación 11Ø/4 D-27, Estación 16Ø/4 D-1.

Ø319 Se ordena a D-27 destacarse a investigar 4 contactos chicos en $\varphi$=47°31' w=64°59'.

Ø44Ø D-27 informa que se encuentra en el Punto Dato sin novedad. Se le ordena reincorporarse.

Ø6Ø8 Arribo 2AS22 sin novedad.

Ø735 Se cae al Rv 287 para entrar al Golfo San Jorge.

Ø853 Se ordena a D-1 y D-2 destacarse a Bahía Camarones para reabastecerse de combustibles de B-18

Ø92Ø Decola 2AS24 para exploración antisubmarina y sembrado barrera JEZEBEL al N de la boca del Golfo San Jorge.

Ø942 Se suspende reabastecimiento de D-1 y D-2 por no encontrarse en zona B-18.
Se establece el día 5 para reabastecer a ambos buques del CAMPO DURAN.
Se ordena reincorporarse.

13Ø8 Decola H234 para busqueda y apoyo ARA "SOBRAL" de acuerdo con orden verbal de CFT 79.

1335 Destacado D-27 en apoyo ARA "SOBRAL" estimado al ØØØ Cabo Blanco 1Ø'

135Ø Regresa 2AS24 sin novedad.

1452 Decolado 2AS22 para exploración antisubmarina.

1617 Decola 2AS26 para búsqueda del ARA "SOBRAL".

1712 Arribado H234 sin novedad en la búsqueda del ARA "SOBRAL".

19ØØ Se destaca 2AS26 a TRELEW por fallas en motor izquierdo.

191Ø Se ordena por GFH P-Ø4191Ø a D-1 y D-2 reabastecerse de CAMPO DURAN a partir Ø5Ø7ØØ zona Isla Escondida.

1915 Se ordena a CAMPO DURAN dirigirse a Isla Escondida.

1945 Arribado 2AS22 proveniente de la exploración antisubmarina sin novedad.

# SECRETO





1950 Se le ordena a D-27 destacarse en apoyo ARA "SOBRAL" proba-ble posición 10 millas de Punta Medanosa.

2302 CFT 79 ordena a GT 79.1 destacarse a la PSN φ 42 59 w=6320 y a GT 79.4 a la PSN φ=43 29 w=63 58.

2320 Decolado 2AS22 para exploración Antisubmarina. (4)

2333 CFT ordena a GT 79.1 y 79.4 dirigirse a la PSN entre latitudes 4330 y 4400 manteniendose dentro del alcance UHF.

2400 PSN V-2 φ=43°46'S w=64°58' W.

05 MAY:

0515 Arriba 2AS22 sin novedad. (4)

0615 Se destacan D-2 para reabastecimiento.

0715 Decola 2AS23 para exploración superficie en apoyo ARA "SOBRAL".

0740 2AS23 detectó en su radar desapareciendo un eco chico en φ=44°19'S w 64°28'W. (P)

0745 Avista estela que desaparece y establece PD error 3 millas lanza torpedo sin resultado. Clasificación posible SUB. Confianza 2. no sabe si lanzó bien por su configuración Expl.

0805 Decola H231 para apoyo del 2AS23.

0847 Decola H234 para apoyo de los anteriores.

0848 Decola 2AS24 para apoyo de 2AS23 y H231.

0903 Arribado 2AS26 de Trelew.

0905 Al arribar a la zona del PD el H231 y 2AS24 se destaca 2AS23 para proseguir en busqueda del ARA "SOBRAL".

0910 H231 establece nuevo PD φ=44°27' w=64 19. Rumor hidrofónico y contacto sonar.
2AS24 Pasaje MAD sin novedad sobre ese contacto, lanza torpedo sin resultado. Apreciado rumbo del contacto 090/8. Clasificación Posible SUB. Confianza 3. Pil TN FORTINI Cop TN FERRER

1006 H3 actualiza PD φ=44°33'S w=64°16'W error 3 millas. Se obtiene rumor hidrofónico y estima contacto aumenta de velocidad con arrumbamiento sur.
Tracking y evasión coherentes, se continúa explotación del contacto.

Error invertido

1100 Regresa H231.

1130 D-1 y V-2 en reaprovisionamiento de víveres con WG13.

1135 Decola H231 para antisubmarino.

1219 Regresa H234.

1235 Decola H234 para antisubmarino.
12.36 ARR 2-AS-22 -

1348 Se recibe GFH P-051303 FM D-1 TO CGT 79 INFO B-18 CGT 79.4 D-2 CFT 79 BT CAMPO DURAN no posee combustible para D-1.
Solicita embarcar de B-18. Remanente 48%.

1440 B-18 informó a CGT 79.1 que es posible trasvasar combustible a CAMPO DURAN pero solamente amadrinados.

1452 Decolado 2AS22 para exploración antisubmarina en proximidades de la boca del Golfo Nuevo. (5)

1515 Se ordena a D-2 destacarse a BAPUER para entrar a dique y reparar golpeteo en el eje.

1530 Se destaca D-27 para reunión con GT 79.1 en cumplimiento de GFH O-051445 FM CGT 79.1 TO D-27.

1538 Arriba H231.

1630 Arriba 2AS24 sin novedad.

1637 Arribado H234.

1738 Arribó 2AS22. (5)

2000 Finalizado reabastecimiento de D-1 se reincorpora a GT 79.1.

2030 Recibido P-052021 FM CFT 79 TO CGT 79.1 CGT 79.4 INFO COATLANSUR BT Partir 060001 destacarse a ocupar PSN área costera entre Faros Río Negro y Segunda Barranca.

2035 Se ordenó a D-27 por GFH O-052030 FM CGT 79.1 TO D-27 BT Reunión con V-2 al 090 Faro 2° Bca 15 PD en derrota reabastecerse de CAMPO DURAN PD CAMPO DURAN destacado a Punto Reunión desde Bahía Engaño.

2355 Decolado 2AS24 para exploración antisubmarina en (6)

la derrota de la Fuerza.

2400 PSN V-2 φ=43°22'S w=64°50'W.

06 MAY:

0040 Se recibe GFH 0-060039 FM CFT 79 TO COATLANSUR INFO FT 79 BT SITREP antisubmarino final. Acciones Antisubmarinas finalizadas 051730 CMM Total ataques realizados 2 MK 44 sin resultado. Evaluación final Posible SUB confianza 2.

0450 Arriba 2AS24. (6)

0700 Decolado 2AS24 para exploración antisubmarina. (7)

1000 Decolado H231 para traslado a ESPORA de CFT 79.

1025 Arriba 2AS24. (7)

1124 Se autoriza a D-1 para destacar WG13 a ESPORA para requerimiento repuesto radar C.T.

1409 CFT 79 ordena a CGT 79.1 asumir OCT manteniendo a los GT 79.1 y 79.4 en áreas ordenadas. Intención ETD BAPUER 070900.

1710 Avistado por avión FAA un submarino en superficie en φ=40°05 S w=60°15'W Rbo 190 luego a inmersión.

1858 Decola 2AS24 para exploración del PD del submarino avistado.

1920 Se ordena por GFH P-061819 FM CGT 79.1 TO CGT 79.4 INFO GT 79.1 GT 79.4 BT Destacarse con DVCB al área al Este meridiano Faro Segunda Barranca PD GT 79.1 ocupará área proximidades Faro Río Negro PD CAMPO DURAN fondeado proximidades Faro Segunda Barranca.

1950 Regresa WG13 del D-1 desde BAPUER.

2330 Decola 2AS26 para exploración antisubmarina.

2400 PSN V-2 φ=41°08' w=62°41'W.

07 MAY:

0022 Arriba 2AS24.

0155 SITREP antisubmarino 1: Primer vuelo 061900 a 062330 sembró campo de 7 sonoboyas sin novedad.

Segundo vuelo Ø6233Ø a Ø7Ø4ØØ actualmente en ejecución. Tercer vuelo Ø7Ø4ØØ a Ø7Ø83Ø previsto para explotación SIMPES.

Ø441 Arribado 2AS26 sin novedad. x

Ø54Ø Decolado 2AS24. x

Ø625 Se ordena a D-1 ocupar estación 130/2 y a D-27 que se incorpora al 180/2.

Ø7ØØ Se destaca a D-27 para reabastecerse con CAMPO DURAN en proximidades 2º Barranca.

1Ø38 Regresa 2AS24 sin novedad. x

143Ø Se reincorpora D-27 se ordena nueva formación : D-1 11Ø/2, D-27 190/2.

153Ø Por GFH O-Ø7153Ø FM CGT 79.1 TO COATLANSUR INFO CFT 79 FT 79 se informa:
Areas explotadas por acciones antisubmarinas partir Ø619ØØ hasta Ø711ØØ:

1. Area JEZEBEL
   A φ=40°S w=59°40'W
   B φ=40°25S w=59°05 W
   C φ=41°05S w=59°40 W

2. Area Radar
   A φ=40°15'S w=58°40' W
   B φ=39 40'S w=59°25' W
   C φ=41°25 S w=59°30 W
   D φ=41°00 S w=60° 30W

3. Tiempo de búsqueda: JEZEBEL /RADAR: 11 horas.

1559 Decolado 2AS26 para exploración antisubmarina. x

1617 Arriba CFT 79.

1715 Se reaprovisiona de víveres a D-1 y D-27 con 2AIØ3.

2125 Arriba 2AS26 sin novedad. x

223Ø Se informa por GFH O-Ø72225 FM CGT 79.1 TO COATLANSUR INFO CFT 79 FT 79 BT Cuarto vuelo sin novedad PD finalizo acciones Antisubmarinas.

24ØØ V-2 en φ=41°11 w=62°55.

08 MAY:

Ø93Ø Decoló 2AS24 para Exploración A/Sub.

1ØØØ Se inicia maniobra de reabastecimiento de víveres a D-27 con AIØ3.

11ØØ Finaliza maniobra de reabastecimiento.

14Ø4 Arribado 2AS24 sin novedad.

1511 Se inicia práctica de interceptaciones reales con aviones A4Q despega 1er. sección.

1554 Despega 2a. sección de A4Q.

16ØØ Arriba 1er. sección A4Q.

163Ø Arriba 2a. sección A4Q.

172Ø Decolado 2AS26 para Exploración A/Sub.

19ØØ Se recibió GFH P-Ø81835 FM D-27 TO CGT 79.1 BT Efectos reparar tubería lubricación, pido autorización para:
1. Navegar con una máquina partir 2ØØØ. PD Velocidad máxima 14 nds.
2. Fondear 23ØØ en proximidades hasta Ø9Ø4ØØ.

1915 2AS26 informa que tuvo contacto radar desapareciendo a 1822 en lat. 42ØØ long. 6111 Rumor hidrofónico en una sonoboya asigna a todo esto una clasificación de posible confianza uno. Se prosiguen las acciones aéreas antisubmarina.

195Ø Arriba 2AS26 de Exploración Antisubmarina, sin haber podido clasificar mejor su contacto, como para desecharlo o asignarle mayor clasificación.

22Ø7 Se destaca D-27 a fondeadero.

24ØØ V-2 en PSN =41°1Ø =62°5Ø'.

09 MAY:

Ø1ØØ Se recibió GFH O-Ø9ØØ51 FM CFT 79 TO COATLANSUR INFO CGT 79.1, 4. ADMIFLOMARPUER BT Considero necesario (25 de Mayo) tome ((PBE)) a la brevedad para reabastecerse combustible/aerocombustible, por duración reabastecimiento navegando maniobra no aceptable por situación actual amenazas PD consecuentemente intención despues tomar puerto en forma escalonada resto unidades para reabastecimiento rápido y mejorar alistamiento. PD secuencia CLN 1 (P-1) (P-2) ETA Ø918ØØ ETD 1Ø18ØØ 2 (V-2) ETA 1Ø09ØØ ETD 11Ø9ØØ CMM 3 (D-27) (D-1) ETA 1Ø18ØØ

ETD 1118ØØ PD ACUSAR CONFORMIDAD.

Ø355 Decolado 2AS22 para explotación de Pto. Data del vuelo anterior.

Ø655 Arribado 2AS22 por meteorología adversa no pudo explotar campo sembrado vuelo anterior.

Ø93Ø Se ordena a BT CAMPO DURAN tomar ((PBE)).

Ø955 Se trasmite GFH O-Ø9Ø95Ø FM CGT 79.1 TO COATLANSUR INFO CFT 79 FT 79 BT SITREP ANTISUBMARINO FINAL CLN Persistencia condiciones meteorológicas y consecuente agrandamiento CIMPES hacen no aconsejable continuación vuelos PD Finalizo busqueda Antisubmarina.

1Ø2Ø Se trasmite GFH P-Ø91Ø21 FM CGT 79.1 TO D-27 D-1 INFO CFT 79 BT Cumplir 090051 de CFT 79 PD D-27 acompañará a V-2 partir Ø92ØØØ como rescate hasta Boya Ø4 luego permanecerá proximidades Canal PD D-1 en área actual hasta hora destacarse.

131Ø Se transmite GFH P-Ø913ØØ FM CGT 79.1 TO CF 79 INFO COATLANSUR COAVIAVAL BT Ø916ØØ Desembarcaré A4Q CMM 1ØØ2ØØ S2E.

1557 Destacados a ((EPO)) A4Q 301-302-306-305-314-312-307-304.

1637 Destacados a ((EPO)) H234 H231

1955 V-2 se destaca hacia ((NON)) con D-27 en estación estribor 9/2 Millas.

10 MAY:

Ø151 Destacados a ((EPO)) S2E 22-23-26-24.

Ø2Ø4 Se dan por finalizadas operaciones de vuelo y se da libertad de maniobra a D-27.

Ø43Ø Se tomó canal acceso a ((PBE)).

Ø85Ø Se pasaron amarras.

ARMADA ARGENTINA — A.R.A. 25 DE MAYO

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

**SECRETO**



RESUMEN DEL ESTADO DEL TIEMPO ENTRE EL 29 DE ABRIL Y 2 DE MAYO DE 1982

Entre el día 29/4/82 a 14 hs. y el ø2/5/82 a 12 hs. el viento se mantuvo por debajo de los 1ø nudos de intensidad. Inicialmente la dirección fué NOROESTE y a lo largo de esos días fué rotando gradualmente al OESTE, SUR, SUDESTE, Sector ESTE y finalmente al NORNORESTE. El cielo estuvo cubierto, inicialmente de nubes medias (más de 25øø mts de plafond) y luego de nubes bajas (menos 25øø mts) predominando techos de 3øø/6øø mts y de 6øø/1øøø mts.
Hubo precipitaciones en forma de llovizna débil intermitente entre las 19 hs. del 3ø/4/82 y las 07 hs. del 1/5/82.
Durante las precipitaciones la visibilidad bajó a 2/4 km., el resto del tiempo la visibilidad fué de 1ø/2ø km.

Día 29/4/82

Comenzó con vientos del 33ø/34ø 25 nudos en disminución hasta 14 nudos a las 14 horas.
A partir de esa hora empezó a rotar hacia el oeste y luego al Sur con intensidades en disminución a 6 nudos.
Todo el día hubo nubosidad media y a partir de las 2ø hs. apareció nubosidad baja entre 6øø y 1øøø mts.

Día 3ø/4/82

Hasta las ø7 hs. hubo vientos del 195/18ø de 8 a 3 nudos rotando luego al Sudeste y Sector Este con intensidades entre 7 y 1ø nudos.
Todo el día hubo nubosidad baja y a partir de las 19 hs. y hasta las ø7 hs. del día siguiente se tuvieron lloviznas y neblinas.

Día ø1/5/82

Durante todo el día el viento se mantuvo básicamente del sector Este, alternándose períodos de ENE y ESE, con intensidades entre 5 y 1ø nudos. Predominaron los plafones entre 3øø y 6øø metros y las precipitaciones cesaron a partir de las ø7øø hs., manteniéndose cubierto todo el día.

Día ø2/5/82

El viento pasó gradualmente del ø6ø al ø2ø con intensidades entre 5 y 1ø nudos hasta el mediodía. A partir de las 12 hs. comenzó a aumentar gradualmente hasta alcanzar los 25/28 nudos a medianoche. El cielo se mantuvo cubierto con nubosidad baja entre 6øø/1øøø metros, con períodos, por la tarde, de 3øø/4øø metros.

ARMADA ARGENTINA
A.R.A. 25 DE MAYO

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO

ARMADA ARGENTINA

Nº 10 82/"S"

Letra POMA, OF9



PUERTO BELGRANO, de Abril de 1982.-

OBJETO: S/Elevación.-

AL SEÑOR COMANDANTE:

1) DE LA DIVISION CORBETAS
2) DE LA CORBETA A.R.A. "GRANVILLE"
3) DE LA CORBETA A.R.A. "GUERRICO"
4) DE LA CORBETA A.R.A. "DRUMMOND"
5) DEL GRUPO DE TAREAS 79.2
6) DEL DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

Adjunto remito las instrucciones particulares del Comandante del Grupo de Tareas 79.1 de las Acciones de Superficie, Antisubmarinas y Aéreas.

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.-

ES COPIA

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE



HECTOR AGUSTIN TEBALDI
CAPITAN DE CORBETA
Jefe

S E C R E T O



DISTRIBUCION:

Copias:

00 - PATRON
01 - COMANDO FT 79
02 - COMANDO GRUPO DE TAREAS 79.1
03 - COMANDO DIVISION CORBETAS
04 - COMANDO CORBETA GRANVILLE
05 - COMANDO CORBETA GUERRICO
06 - COMANDO CORBETA DRUMMOND
07 - COMANDO GRUPO TAREAS 79.2
08 - COMANDO DESTRUCTOR SANTISIMA TRINIDAD

JOSE JULIO SARCONA
Capitán de Navío
Comandante

AUTENTICACION:
HECTOR AGUSTIN TEBALDI
Capitán de Corbeta

S E C R E T O

EJEMPLAR 04



# INSTRUCCIONES PARTICULARES PARA LA ACCION ANTISUPERFICIE DEL COMANDANTE DEL GRUPO DE TAREAS 79.1

1. CONCEPTO DEL DESARROLLO PREVISTO DEL COMBATE

   Según item 8 - fase combate de la ITT Nº 5 "C"

2. INTELIGENCIA SOBRE EL USO DE LAS ARMAS POR EL ENEMIGO

   Debe considerarse el empleo por parte del enemigo de:

   2.1. Submarino nuclear a proa de sus formaciones de ataque con torpedos filoguiados de 15.000 yardas de alcance, más 15.000 yardas no filoguiados.

   2.2. Desgaste mediante aviones Sea-Harrier con bombas y cohetes.

   2.3. Desgaste mediante helicópteros con misiles Sea SKUA (Alcance 10 Ms).

   2.4. Tácticas de combate con misiles MM38 similares a los propios.

   2.5. Engaño de confusión utilizando su artillería con granada chaff.

3. FORMACION DE APROXIMACION

   3.1. Comienza al adoptarse la decisión de emprender una acción ofensiva y finalizan al iniciar el despliegue para la batalla.

   3.2. Teniendo en cuenta que primará la amenaza aérea se adoptará una formación circular. 2C4, en círculo 3 con el D2 en el eje de defensa aérea y P3 en el opuesto (Formación Víctor 7).

4. EXPLORACION AEREA

   4.1. Con aeronaves de ala fija según anexo Operaciones Aéreas.

   4.2. El helicóptero de D2 será empleado en

      4.2.1. Identificación de blancos.

      4.2.2. Evaluación de impactos.

      4.2.3. Clasificación de la situación mar, en forma visual cuando ello sea imprescindible.

5. CONDICIONES DE PREPARACION PARA LA ACCION

   5.1. Fase aproximación: condición general 3.

   Helicópteros: según la situación Táctica.

   Sea Lynx: 5 min pilotos a bordo

   15 min pilotos en el hangar

   30 min pilotos en descanso

   Sea King: Idem anterior.

   5.2. Fase despliegue y batalla condición general 1. Helicópteros en el aire.

///...

///...

6. INSTRUCCIONES PARA EL DESPLIEGUE

6.1. Será ordenado cuando se aprecie que la batalla se encuentra bajo amenaza de un ataque misilístico de superficie.

6.2. El portaaviones adoptará un rumbo de alejamiento a máxima VVD tratando de mantener al GASUP interpuesto.
El D2 se integrará al GASUP o al portaaviones de acuerdo al grado de amenaza aérea.
El GASUP buscará PRF con el concepto del item 5 de la ITT Nº 5 "C".

7. IDENTIFICACION

| | |
|---|---|
| DECISION COFLOMAR (Por nivel) | a. Tiros sobre todo duende no identificado |
| | b. Tiros sobre los que la inteligencia, si la hay, dice que pueden ser enemigos. |
| | c. Identificar siempre antes de tirar. |

8. FORMACION DE DEFENSA

Si durante la aproximación se aprecia como prioritaria la amenaza de superficie se adoptará la siguiente formación: (Formación JULIET 2).
GASUP en línea de marcación flexible, orientado en la MGE, distancia entre buques 6.000 yardas con uno/dos helicópteros H-3 a la cabeza, igual separación, simulando unidades de superficie (engaño de confusión). Secuencia P1 - P2 - P3.
D2 ocupará estación por el través del 2do. buque de la línea, distancia 4.000 yardas, manteniéndose en todo momento fuera del alcance de los misiles MM38, proveyendo protección AA contra helicópteros y manteniendo actualizada la situación de superficie.
V2 se mantendrá 20.000 yardas del guía de la GASUP sobre la inversa de la MGE.

9. POLITICA DE EMPLEO DE LOS MEDIOS PROPIOS

Se tratará de empeñarse luego de producido el desgaste del enemigo por parte de la aviación propia.

10. POLITICA DE APERTURA DEL FUEGO

10.1. Misiles: se lanzará a la máxima distancia corregida.

10.2. Artillería: se abrirá fuego al máximo alcance.

11. PRIORIDAD DE BLANCOS

11.1. Unidades misilísticas

11.2. Otras unidades.

12. POLITICA DE UTILIZACION DE MISILES

Según item 8,c. de la ITT Nº 5 "C"
D2 utilizará sus misiles en modo superficie unicamente como última alternativa de defensa.

///...

13. INSTRUCCIONES PARA LA UTILIZACION DEFENSIVA DE HELICOPTEROS

13.1. Previo al contacto táctico 1/2 H-3 adoptarán estación a proa del primer buque de la línea para efectuar engaño de confusión.

13.2. A partir que el primer buque de la línea alcance el contacto táctico se replegaran sobre dicho buque formando por el través de estribor a 800 yardas (engaño de distracción)

14. PROCEDIMIENTOS DE DEFENSA ANTIMISIL

14.1. Según item 10 de la ITT Nº 5 "C" e instrucciones de combate de las unidades.

15. REUNION POSTERIOR AL COMBATE

El OCT ordenará antes del despliegue una posición geográfica de reunión

16. INSTRUCCIONES PARA LA ACCION DE RETIRADAS

La GASUP se replegará sobre el PAL manteniéndose interpuesta en la MGE no acortando distancias a menos de 5,000 yardas.

17. GUERRA ELECTRONICA

17.1. Fase aproximación

a. Radares de búsqueda:

a.1. Unidades de superficie.

- Banda A: Emitiendo Permanente.
- Resto:
  - Con exploración aérea: Silencio
  - Sin exploración aérea:

Banda E-F: Aleatoria Intermitente para el B.G.R.M. (D2). Dos vueltas de antena con períodos de silencio acordes con la situación táctica.

Resto: Silencio.

a.2. Unidades aéreas. De acuerdo a necesidades tácticas.

b. Radares de Control Tiro: Silencio.

c. Equipos de Guerra Electrónica: Silencio.

d. Radar altímetro.

Según necesidades tácticas.

e. Interrogador IFF

Según necesidades tácticas.

f. Respondedor IFF

Unidades de Superficie: Silencio.

///...

Unidades aéreas: De acuerdo al procedimiento de identificación electrónica.

g. R.R.A.

Silencio

h. TACAN

A pedido de las aeronaves y de acuerdo con la situación táctica.

hi. TACAN AIRE AIRE

Según necesidades tácticas.

i. Radar Doppler

Según necesidades tácticas.

j. EQUIPOS SONICOS

Silencio

k. Equipos de Comunicaciones

VHF y UHF: Según necesidades tácticas con el concepto de minimizar.

HF: Silencio

17.2. Fase de despliegue y batalla

Según requerimientos tácticos.

JOSE JULIO SARCONA
Capitán de Navío
Comandante

AUTENTICACION:

HECTOR AGUSTIN TEBALDI
Capitán de Corbeta

S E C R E T O

# INSTRUCCIONES PARTICULARES PARA GUERRA ANTISUBMARINA DEL COMANDANTE DEL GRUPO DE TAREAS 79.1

## -FASES DE TRASLADOS Y EN ZONAS DE ESPERAS-



1. Durante los traslados se navegará dentro de lo posible en profundidades menores de 100 metros y próximos a la costa.

2. Operando en aguas profundas se navegará a máxima velocidad compatible con el estado del mar y se adoptarán medidas de evasión A/S.

3. Las unidades A/S se estacionarán en un arco centrado en la dirección más probable de amenaza, a 15.000 ys del núcleo y separación entre unidades entre 6.000 y 10.000 ys.

4. En áreas focales de actividad submarina y de acuerdo con la situación táctica, el PAL mantendrá 1 H3 a 5 minutos y eventualmente otro a 50 minutos y D-2 mantendrá en horas diurnas 1 WG 13 a 5 minutos.

5. Los helicópteros tendrán configuración antisubmarina.
   De contarse con aviones S2E para operaciones A/Submarinas, se los empleará, de acuerdo con la situación táctica en el establecimiento de sucesivas barreras JEZABEL en la dirección de la amenaza.

6. Las unidades cumplirán las siguientes instrucciones:

   6.1. Se navegará con sonar pasivo.

   6.2. No se emitirá con la sonda ecoica.

   6.3. Se efectuarán sondaje BT según órdenes OCT a profundidades mayores de 100 metros.

7. En caso de rumor hidrofónico en horas diurnas la unidad que lo obtenga procurará obtener y mantener contacto sonar manteniéndose alejado del mismo e informando.
   El OCT destacará 1 H3 y 1 H3/WG 13 para ejecutar ataques vectoreados
   Se ordenará a la fuerza un giro de EGA.
   Las unidades adoptarán medidas antitorpedo y máxima velocidad sin ondeo, bordeo o zig zag.
   En horas nocturnas no se pasará a sonar ni se atacará con aeronaves.

8. La duración de la acción antisubmarina será de 30 minutos.

JOSE JULIO SARCONA
Capitán de Navío
Comandante

AUTENTICACION:

HECTOR AGUSTIN TEBALDI
Capitán de Corbeta

SECRETO

# INSTRUCCIONES PARTICULARES PARA LA ACCION ANTIAEREA DEL COMANDANTE DEL GRUPO DE TAREAS 79.1



1. Descripción de la amenaza:

   Se asume como amenaza el avión SEA-HARRIER armado con bombas y cohetes.

2. Areas de Guerra Antiaerea

   2.1. Area de destrucción

   a. Zona de interceptores: radio interior 40 MN

   b. Zona de cruce: Corona circular de radio interior 30 MN y exterior 40 MN.

   c. Zona de misiles: Círculo con centro en ZZ y radio 30.

   d. Area vital: Radio 5.000 yardas.

3. Asignación de funciones

| | |
|---|---|
| CDAF | D2 |
| Relevo CDAF | V2 |
| BCA/BCI | V2 |
| Relevo BCA/BCI | D2 |
| BAA | A designar |

4. Formación de defensa aérea

   Se adoptará la formación V7 descripta en las instrucciones particulares para la acción de superficie.

5. Cambio de eje de Defensa Aérea

   Al ordenarse un nuevo eje de defensa aérea los buques se dirigiran automáticamente a sus nuevas estaciones, manteniendo las posiciones relativas anteriores

6. PACs

   Mientras exista amenaza de ataque aéreo el PAL mantendrá en horas diurnas una ILC de 2/3 aviones.
   En base a la inteligencia disponible se evaluará la necesidad de poner la PAC en el aire.

7. Estacionamiento de PACs

   Cuando se disponga de PAC en el aire se estacionará a 50 MN de ZZ sobre el eje de defensa aérea.

8. Identificación de aeronaves.

   Según Apéndice VII al anexo D el Nº referencia SLA-05.

///...

...///

9. Comunicaciones

   a. Las comunicaciones de contacto inicial se cursaran en circuito 10A.

   b. Las comunicaciones ampliatorias y ordenes relacionadas con la coordinación AA se efectuaran en circuito 20A.

   c. Los informes de contactos y ampliatorios se darán utilizando la grilla de coordenadas cartesianas promulgada por CFT 79, con excepción de los contactos no identificados dentro de las 70 MN de la fuerza, que serán dadas por azimut y distancia desde el TT.

10. Política de empleo de las armas según ítem 12.3 y 12.4 de la ITT N° 4.

11. Maniobra de la fuerza para Operaciones de Vuelo.

    Método ALFA

12. Zonas de Vigilancia Radar.

    Se designarán oportunamente.

JOSE JULIO SARCONA
Capitán de Navío
Comandante

AUTENTICACION:

HECTOR AGUSTIN TEBALDI
Capitán de Corbeta

Se sacó fotocopia 22-10-82



SECRETO

Copia Nº 14 de 16
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
COMANDANTE DE LA FUERZA DE TAREAS 20
PORTAAVIONES ARA "25 DE MAYO"
PUERTO BELGRANO
261300 MARZO 1982
Número de Referencia: RA1

ORDEN DE OPERACIONES Nº 1"S"/82 COFUERTAR 20

Referencias: R.G.1-101"S" "INSTRUCCIONES POLITICAS PARTICULARES PARA PROCEDER EN PROBLEMAS DE CARACTER INTERNACIONAL"

Huso horario: + 3

ORGANIZACION

a. FUERTAR 20 — CN JOSE JULIO SARCONA

| | |
|---|---|
| 25 DE MAYO | 1 PAL |
| GRUPO AERONAVAL EMBARCADO | 2/3 S2E<br>3/4 A4Q<br>2/3 AIØ3<br>1 H3<br>1/2 S2A |
| DIVIDESDOS (menos D ) | 3/4 DD |

b. GRUTAR 20.1 Grupo Aeronaval

| | |
|---|---|
| 25 DE MAYO | 1 PAL |
| GRUPO AERONAVAL EMBARCADO | 2/3 S2E<br>3/4 A4Q<br>2/3 AIØ3<br>1 H3<br>1/2 S2A |
| A designar | 1 DD |

c. GRUTAR 20.2 Grupo de Acción de Superficie 1

A designar

d. GRUTAR 20.3 Grupo de Acción de Superficie 2

A designar

e. GRUTAR 20.4 — 1 BT

SECRETO

1. SITUACION

El gobierno argentino ha decidido restituir definitivamente las ISLAS MALVINAS a la soberanía nacional. Dado que desde hace largo tiempo las tratativas diplomáticas no han resultado y se estima que no se conseguirán avances significativos en este sentido en el corto y mediano plazo, se ha decidido la ocupación militar de las islas.

La FTA desembarcará el día D a la hora H en Isla Soledad en cercanías de Puerto Stanley para cumplir lo previsto en el párrafo anterior; para ello operará en un área que se aprecia como de 20 MN alrededor de la zona del Objetivo.

Aviación Naval basada en tierra y unidades submarinas proveen exploración al oeste y sur de la zona del Objetivo.

a. Fuerzas Enemigas

1) Un submarino
2) Unidades auxiliares debilmente armadas
3) Buques no identificados hasta que se compruebe su paso inocente.

b. Fuerzas Amigas

1) FTA40 FUERZAS DE TAREAS ANFIBIA
   2 DLG
   3 CB
   1 BDT
   1 RH
   2 AO

2) FT AVIACION EXPLORACION BASADA EN TIERRA
   2 P2
   4/6 B200
   2/3 F28
   2/3 L188

Efectuará la exploración cubriendo los sectores oeste y sur de las ISLAS MALVINAS.

3) FS FUERZA SUBMARINA
   1 SS

Efectuará tareas especiales en el sector sur de las ISLAS MALVINAS

c. Unidades Agregadas y Destacadas: no hay

2. MISION

Localizar e identificar todos los buques que naveguen en el área de resposabilidad de esta Fuerza e interceptar aquéllos que pudieren representar amenaza a las fuerzas propias a fin de evitar el hostigamiento a éstas.

3. EJECUCION

Esta Fuerza localizará e identificará todos los buques que nave garen en su área de responsabilidad e interceptará aquellos que representaren amenaza a las fuerzas propias mediante el empleo de unidades navales y aeronavales.

a. GRUTAR 20.1 proveerá:

1) Exploración aérea diurna y nocturna en el área de su responsabilidad.

2) Aviación de ataque diurna.

3) Realizará operaciones antisubmarinas.

b. GRUTAR 20.2 y 20.3

1) Proveerá exploración de superficie diurna y nocturna.

2) Interceptará a las unidades que fuere necesario.

3) Realizará operaciones antisubmarinas.

c. GRUTAR 20.4

1) Permanecerá en la posición asignada y reabastecerá a las unidades propias o amigas que lo requieran.

X. INSTRUCCIONES DE COORDINACION

a. La exploración aérea comenzará tan pronto como sea posible.

b. Las unidades deben asegurar la operación en la zona durante un lapso de 15 días.

c. Prioridad de Objetivos de Superficie:

1) Buques de guerra con bandera del COMMONWEALTH.

2) Buques auxiliares de la misma bandera.

3) Buques mercantes de la misma bandera.

4) Buques de cualquier bandera.

d. Blancos submarinos:

1) Submarino en patrulla

Objetivo Táctico Prioritario: destrucción

e. Las unidades se destacarán al área de reabastecimiento bajo órdenes de este Comando. El BT se encontrará en Posición: 090 PUERTO DESEADO 150'.

f. Esta orden se pondrá en ejecución al recibirse.

4. ADMINISTRACION Y LOGISTICA

a. Niveles iniciales :

| | | |
|---|---|---|
| a. Niveles iniciales | Combustible y lubricantes | Completo. |
| | Aerocombustible | Necesario para 20 días de aeronaves embarcadas. |
| | Víveres frescos | 15 días |
| | Víveres secos | 30 días |
| b. Reaprovisionamientos: | Víveres | No se prevee |
| | Aerocombustible | No se prevee |
| | Agua alimentación | Al hacer combustible |
| | Combustible DD | 50% |
| | BT | No se prevee |
| | PAL | No se prevee |

Las unidades informarán al alcanzar los niveles de reaprovisionamiento.

5. COMANDO Y COMUNICACIONES

a. Cuando en el cumplimiento de la misión sea de aplicación el artículo 2275 de referencia 1, deberá interpretarse donde dice: "COMANDO GENERAL DE LA ARMADA y COMANDO DE OPERACIONES NAVALES", como "COFUERTAR 20".

b. Se define como AREA DE RESPONSABILIDAD de esta FT a las aguas al N de las islas que abarcan un sector circular con centro en Fº C. SAN FELIPE y radio 160 MN comprendido entre las marcaciones 300º y 060º a dicho faro.

c. El PAL operará en un área centrada en LAT 48º04'S LONG 61º10'W

d. Las posiciones y localizaciones se darán con respecto al Fº C. SAN FELIPE, llamándolo por algunos de los siguientes nombres: BENITO - IGNACIO - AGUSTIN - DIEGO - PEDRO.

e. Será Segundo en Comando táctico el CNCB JUAN CARLOS CALMON en D-26.

f. Comunicaciones: Anexo "BRAVO"

g. CIC y GE : Anexo "CHARLIE" (OPGEN C.I.)

JOSE JULIO SARCONA
Capitán de Navío
COFUERTAR 20

ANEXOS

A - CONCEPTO DE LA OPERACION

B - COMUNICACIONES

C - OPGEN C.I.

DISTRIBUCION

Ejemplar: Ø CON
1 COFLOMAR
2 ARA "25 DE MAYO"
3 CODIVIDESDOS
4 ARA "SEGUI"
5 ARA "BOUCHARD"
6 ARA "PY"
7 ARA "PIEDRA BUENA"
8 COGRUAERMAR
9 COFUERSUB
10 ARA "PUNTA MEDANOS"
11 COAVIAVAL
12 Reserva
13 Reserva
14 Reserva
15 Reserva
16 Reserva

AUTENTICACION:

HECTOR AGUSTIN TEBALDI
Capitán de Corbeta

44

SECRETO

Copia Nº 14 de 16
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
COMANDANTE DE LA FUERZA DE TAREAS 20
PORTAAVIONES ARA "25 DE MAYO"
PUERTO BELGRANO
261300 MARZO 1982
Número de Referencia: RA1

ORDEN DE OPERACIONES Nº 1 "S"/82 COFUERTAR 20

ANEXO "ALFA"

CONCEPTO DE LA OPERACION

Esta FUERZA DE TAREAS no dispone de los medios para dar una protección omnidireccional a la Zona del Objetivo; por tal razón se ha definido un Area de Responsabilidad.

La Aviación Naval basada en tierra y Unidades Submarinas proveerán exploración al Oeste y al Sur de la Zona del Objetivo. Podrá ser necesario destacar unidades a fin de identificar y de ser necesario interceptar las localizaciones de estas fuerzas.

En caso de no poder operar con la Aviación Embarcada, será necesario replegar las unidades de Superficie a la zona de Operaciones de la FTA, a posiciones tales que aseguren un máximo preaviso y la capacidad de interceptar.

El cumplimiento de la misión impone desplegar los destructores en el Area de Responsabilidad, lo cual no permite cortinar al PAL. Se adoptan como las únicas medidas Antisubmarinas factibles para el Portaaviones, el mantener altas velocidades y rumbos aleatorios al oeste del Talud.

JOSE JULIO SARCONA
Capitán de Navío
COFUERTAR 20

AUTENTICACION:

HECTOR AGUSTIN TEBALDI
Capitán de Corbeta

SECRETO

Copia Nº 14 de 16
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
COMANDANTE DE LA FUERZA DE TAREAS 20
PORTAAVIONES ARA "25 DE MAYO"
PUERTO BELGRANO
261300 MARZO 1982
Número de Referencia: RA1



ORDEN DE OPERACIONES Nº 1"S"/82 COFUERTAR 20

ANEXO "BRAVO"

INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES

1. COMUNICACIONES

1.1 Cuadro de Ligazones

Se cumplirá Apéndice 2 al ANEXO "FOXTROT", Nº de Referencia CBA-Ø1, con las siguientes variaciones:

a) RED TACTICA DE LA FUERZA AERONAVAL Y MOVIMIENTO E INCORPORACION DE AERONAVES: DE-6Ø

b) CONTROL DE AERONAVES EMBARCADAS: BE-88

1.2 Indicativos

COFUERTAR 20: Correspondientes Nº Orden Ø197 - PCN 9

FUERTAR 20 : Correspondientes Nº Orden Ø798 - PCN 9

Las unidades de la FT, y segundo en Comando Táctico, mantienen indicativos en vigor.

2. CLAVES Y CODIGOS

Los en vigor, según ANEXO "FOXTROT", Nº de Referencia CBA-Ø1.

3. RECONOCIMIENTO E IDENTIFICACION

Según ANEXO "FOXTROT", Nº de Referencia CBA-Ø1.

4. AUTENTICACION

4.1 Procedimiento RATT y RADIOTELEGRAFICO

Días Impares: Tabla Variable E

Días Pares : Tabla Variable F

4.2 Procedimiento RTF

Días Impares: Tabla Variable G

Días Pares : Tabla Variable D

5. COMUNICACIONES DE SOCORRO

V2 : Escucha en 2.182 KHz, 8.364 KHz, 500 KHz y 121,5 MHz

D26 : Escucha en 500 KHz

TODOS: 243.0 MHz

B.A.A: 243.0 y 121.5 MHz

6. INSTRUCCIONES PARTICULARES

6.1 Todas las unidades estarán en escucha en los circuitos DE-6Ø y BE-88.

6.2 Salvo para el control de Aeronaves, no se emitirá en HF.

6.3 No se contestarán llamadas de socorro, salvo orden expresa del OCT.

JOSE JULIO SARCONA
Capitán de Navío
COFUERTAR 20

AUTENTICACION:

HECTOR AGUSTIN TEBALDI
Capitán de Corbeta

SECRETO

Copia Nº 14 de 16
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
COMANDANTE DE LA FUERZA DE
TAREAS 20
PORTAAVIONES ARA "25 DE MAYO"
PUERTO BELGRANO
261300 MARZO 1982
Número de Referencia: RA1

ORDEN DE OPERACIONES Nº 1"S"/82 COFUERTAR 20

ANEXO "CHARLIE"

OPGEN C.I

A - V-2

A1 - D-26

B - V-2

B1 - D-26

C - V-2

C1 - D-27

D - D-26

D1 - D-27

E - V-2

E1 - D-27

H - D-25

H1 - D-26

N - BA / 14L* / 15U / 18U / 42L / 44R / 45R / 46I / 60T / 64K / 65K / 78U

BD / BF / 16U / 18U / 78U

AM / 18U / 4ØU

O - Asignación por Mensaje Naval

P - Idem OSCAR

R - D-25

Z - Navegación Sigilosa - Intensificar hidrofonía

AUTENTICACION:

HECTOR AGUSTIN TEBALDI
Capitán de Corbeta

~~JOSE JULIO SARCONA~~
Capitán de Navío
COFUERTAR 20

2

3

3.- PROCEDIMIENTOS TACTICOS PROPIOS Y DEL ENEMIGO, VIRTUDES Y DEFECTOS

3.1.- Capacidad de Cubierta de Vuelo

a. Como se muestra en el gráfico adjunto, el disponer de 6 aviones de ataque listos al despegue, mantiene la cubierta de vuelo ocupada para aterrizajes. Ello significa mover tres aviones a proa para cada aterrizaje y volverlos luego a su posición. Esta maniobra significa no tener el grupo de ataque listo por un período de entre 30 y 45 minutos.

b. Un avión S-2E demora 45 minutos desde que se llama "pilotos al avión" hasta que es catapultado. El avión debe estar en su posición ese tiempo y, durante el mismo en caso de necesitar aterrizar aviones, se impone interrumpir ese proceso y luego reiniciarlo.

c. El helicoptero H3, desde que se llama "pilotos al helicoptero" y hasta el despegue prácticamente ocupa toda la popa (o proa). Esto insume 45 minutos para tareas antisubmarinas y 30 minutos para traslados.

d. El subir ó bajar aeronaves de los hangares, unido a la falta de maniobra interna de los mismos, hace que la Cubierta esté inoperativa en un período de tiempo de 10 minutos

Lo anterior dá una idea de lo complicado y poco ágil que resulta mantener un grupo de ataque e interceptores listos al despegue, con aviones y/o helicopteros antisubmarinos o de exploración en esta Unidad.

3.2.- Confiabilidad de los Aviones S2E

Presentan numerosas fallas, principalmente en motor, sistema eléctrico y equipos electrónicos, que pese a los esfuerzos del personal de la Escuadrilla son motivo de demoras o cancelaciones de vuelos, afectando de tal manera la capacidad de exploración antisuperficie ó antisubmarina.

3.3.- Alcance de la Aviación de ataque

Como se muestra en el gráfico de radios de acción de aviones A4Q, con vientos leves, solamente se puede atacar buques a 7Ø m.n. Esa distancia no es aceptable pensando en un enemigo con capacidad de exploración y ataque aéreo ó en este caso, con información instantánea de satélite.

3.4.- Es posible que los Harrier enemígos hayan seguido en su regreso a los exploradores propios.
Si bien la adopción de un punto de entrada alejado de la PSN real del POMA, a partir del cual la aeronave que regresa lo haga a mínima cota, sería lo doctrinariamente aplicable,

....///1.-

[illegible] en Tuela

a. [illegible] el [illegible] [illegible] [illegible] de [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

b. [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] proceso [illegible] [illegible]

c. [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

d. El [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

[illegible] [illegible] de [illegible] [illegible]

[illegible] eléctrico [illegible] eléctrica [illegible] [illegible] [illegible]

[illegible] [illegible] [illegible]

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] de la [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

....//....

en el caso de las exploraciones propias se ha debido hacer retornar a los aviones directamente, por cuanto lo prioritario era obtener de estos la máxima superficie explorada en detrimento de la posibilidad de detección de la Fuerza, al regresar.

3.5.- Información COLCO

La información que proporciona el COLCO acerca del tránsito marítimo en el mar argentino, en ocasiones se recibe a bordo alrededor de 14/18 horas más tarde que la hora de imposición del mensaje y no siempre con datos confiables por no coincidir con lo que realmente ocurre en el mar. Se considera que en epocas de conflicto esta información es de vital importancia a los efectos de la exploración que se efectúa sobre el área donde se desarrollan las operaciones,

3.6.- Procedimientos de reconocimiento e identificación

Existieron durante el desarrollo de las operaciones problemas para la determinación del caracter de amigo o enemigo de las aeronaves que eran detectadas por los radares de las unidades de superficie. Los procedimientos en vigor fueron los emitidos por CODASUR, COATLANSUR en su SLA-Ø5 y COFUERTAR 79.
En general el uso de estos fue deficiente por cuanto ocurrió lo que se menciona en el primer párrafo, desconociendose si las aeronaves realmente cumplieron con los procedimientos, con lo que queda evidenciada la poca confiabilidad de los mismos. Se considera que los procedimientos de reconocimiento e identificación son vitales para la seguridad de las aeronaves propias por lo que se aprecia como recomendable la adopción de Procedimientos de Reconocimiento e Identificación Conjuntos que contemplen el uso permanente de los medios que se utilizan para estos fines, de manera de lograr una mecanización tal que al encontrarse una unidad aérea con unidades de superficie no queden dudas de su condición.
En epocas de guerra aprovechando la mecanización obtenida en los períodos de paz solo bastaría con cambiar los valores de las VARIABLES en uso.
Asimismo, se debe implementar un sistema de mensajes (tipo marrón), que permita a las unidades en el mar enterarse de los movimientos de unidades aéreas en su zona de operación (que no debe ser menor de 200 m.n.) a efectos de complementar y/o reemplazar los procedimientos de reconocimiento e identificación.
Ejemplo: El 03 de mayo a 1354 se decola PAC y se ordena alarma roja por ecos de aviones propios. Una unidad tuvo sus misiles superficie-aire listos a disparar. A 1548 se recibe el GFH Z-Ø3153Ø informando que

[illegible]

[illegible]

[illegible]

la Fuerza será sobrevolada por aviones CAMBERRA.

3.7.- Código de Avistajes y Contactos

Los códigos que estan en uso no resultan prácticos, lo que redunda negativamente sobre el requisito rápidez. Esto se manifiesta fundamentalmente en la dificultad para los pilotos de las Aeronaves de Exploración de manejar tablas de codificar en pleno vuelo.
Se considera necesaria la implementación de "Códigos Conjuntos de Avistajes y Contactos" prácticos y sencillos y que se utilicen en forma permanente para lograr una mecánización, de manera similar a la expresada en el párrafo anterior respecto a procedimientos de reconocimiento o identificación.

3.8.- Formaciones de Prevención Antiaérea, Antisubmarina y Antisuperficie

Las características de las operaciones ejecutadas hicieron que estuvieran presentes tres tipos de amenazas simultáneas, algunas con mayores posibilidades de ocurrir que otras, es por ello, que cuando se ordenaron formaciones al GT 79.1 no siempre se adoptó las contempladas en las ITT o las Instrucciones Particulares para esta operación, por cuanto se hizo necesario compatibilizar las capacidades de las unidades escoltas asignadas con las amenazas presentes.

3.9.- Interceptaciones Propias

Se efectuarón 2 interceptaciones sobre aviones de la FAA durante las ejercitaciones.
En ellas quedó demostrada la necesidad de contar con Radar Determinador de Cota y la imposibilidad de efectuarlas con Radares de Control Tiro de los Destructores tipo 42, por cuanto el alcance de estos es significativamente menor que el radio de acción de las aeronaves interceptoras propias y que su uso no puede ser simultaneo para su tarea específica (determinación de datos para guiado misiles SEA-DART) y control de interceptores.
Por lo dicho anteriormente puede asumirse que la capacidad de interceptación propia, está limitada a la eventualidad de que el piloto aviste al avión enemigo, con lo que puede inferirse la poca confiabilidad del procedimiento.

3.10.- Procedimientos Tácticos del ENO

a. La capacidad antiaérea del enemigo, al contar con defensa antiaérea de medio alcance y de defensa

...//3.-

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] condiciones laborales

[illegible] quedar [illegible] y la posibilidad de [illegible] central [illegible]

[illegible]

[illegible]

contraérea influyeron sobre las exploraciones propias disminuyendo las capacidades de estas.

b. La presencia de Submarinos enemigos en el Mar Argentino y la pobre capacidad antisubmarina de la fuerza propia privó a esta de la utilización de sus medios de superficie.

c. Utilización de los Sea Harrier como exploradores: Ver "Sorpresas Tácticas".

ARMADA ARGENTINA A.R.A. 25 DE MAYO

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

## GRUPO AERONAVAL EMBARCADO

El Grupo Aeronaval Embarcado efectuó tres navegaciones bien diferenciadas en lo que hace a la operación ejecutada.

1ra. del 28 MAR al 05 APR
En la ocupación de las Islas, la exploración antisuperficie con S-2 fué prioritaria.

2da. del 18 APR al 25 APR
En ella se intensificó el adiestramiento coordinado exploración y ataque (S-2 - A-4) la defensa contra-aérea (A-4) y Antisubmarina (H-3).

3ra. del 28 APR al 10 MAY
En este período fué intensa la actividad de exploración antisuperficie, de defensa contra-aérea y hubo acciones antisubmarinas coordinadas de H-3 y S-2.

El grupo aeronaval embarcado se constituyó en las diferentes etapas de la siguiente manera y siempre en función de las aeronaves disponibles y no de la misión.

| AVION | 1ra. Etapa | 2da. Etapa | 3ra. Etapa |
|---|---|---|---|
| A-4 | 5 | 8 | 8 |
| S-2 | 3 | 4 | 4 |
| AIØ3 | 3 | 3 | 3 |
| H-3 | 1 | 2 | 2 |

La cantidad de aviones de la 2da. y 3ra. Etapa, saturó en alguna medida el Hangar , obligó a dejar aeronaves en cubierta y quitó agilidad al movimiento de aeronaves en sus necesidades de prueba para mantenimiento. Por otro lado la incorporación del 4° S-2 brindó una mayor confiabilidad a la exploración; la Escuadrilla abunda algo más en este tema.

La congestión de repuestos y equipos de apoyo y de personal hacen pensar en la necesidad de replantear la distribución de locales aumentando la asignación de espacio para el Grupo Aeronaval Embarcado.

Resulta destacable la agilidad adquirida por la cadena de amunicionamiento del buque, lo mismo que el rápido y seguro trabajo del personal de Cubierta de Vuelo.

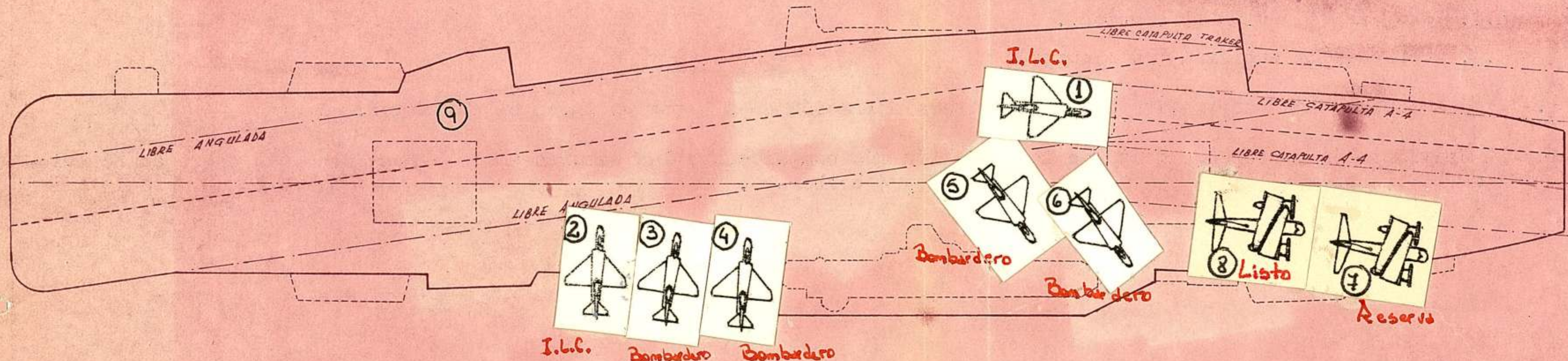
La limitación más destacada en la capacidad del buque está dada por su sistema de catapulta, velocidad máxima sostenida del buque y la resultante: radio de acción y armamento de las aeronaves de ataque.

ARMADA ARGENTINA
A.R.A. 25 DE MAYO

[illegible] SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

# CUADRO SITUACION DE AVIONES

## EN CUBIERTA



SECRETO

a.- El gráfico muestra UNA disposición de CV con 6 Aviones A4 y 2 S2E

b.- En caso de tener que catapultar el avión Nº 8 se deberá:

b.1. Sacar el avión 1 y llevarlo a popa del 2 (demora 3/5 minutos)

b.2. Sacar el avión 8 y llevarlo a la posición 9 indicada en el gráfico (demora 5 minutos)

b.3. Llevar el avión 1 a su posición anterior mientras el 8 pone en marcha y prueba (demora 3/5 minutos).

b.4. Cuando el avión 8 esta listo, llevar el avión 1 a la posición indicada en b.l. (idem anterior)

b.5. Llevar al avión 8 a catapulta (5 minutos).

b.6. Una vez catapultado llevar al avión 1 a su posición original (3/5 minutos).

c.- Esta maniobra deja inoperativa la cubierta para operación de ILC por un lapso de 8/10 minutos.

d.- En caso de tener que recuperar un avión se deberá:

d.1. Sacar el avión 1 y llevarlo a la posición 10 indicada en el gráfico (3 minutos).

d.2. Recuperar el avión (5 minutos).

d.3. Reordenar la cubierta (10 minutos).

e.- Esta maniobra deja inoperativa la cubierta para operación de ILC por un lapso de 5 minutos.

f.- La distribución y reordenamiento de la CV es aún más complicada y las demoras son mayores cuando se opera con 8 aviones A4Q en cubierta (2ILC y 6 bomberos) (4 ILC y 4 bomberos).

ARMADA ARGENTINA
A.R.A. 25 DE MAYO

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO

## RADIOS DE ACCION A-4-Q- SIN ALTERNATIVA

| VIENTO EN CUBIERTA | CONFIGURACION MK-82-S (500#) | COMBUSTIBLE | RADIO DE ACCION | PERFIL |
|---|---|---|---|---|
| 41 Nds. | 6 | "B" (7.000 ) | 238 NM.<br>180 NM. | ALTO-BAJO-BAJO-ALTO<br>BAJO-BAJO |
| 39 Nds. | 4 | "B" (7.000 ) | Idem | Idem |
| 31 Nds. | 3 | "B" (7.000 ) | Idem | Idem |
| 26 Nds. | 2 | "B" (7.000 ) | Idem | Idem |
| 39 Nds. | 6 | "A"+50 (6.000 ) | 140 NM | BAJO-BAJO |
| 31 Nds. | 6 | "A" (5.000 ) | 105 NM | BAJO-BAJO |
| 26 Nds. | 6 | 4.000 | 70 NM | BAJO-BAJO |

ARMADA ARGENTINA
A.R.A. 25 DE MAYO

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

4

SECRETO

PORTAAVIONES A.R.A. "25 DE MAYO"



4.- Sorpresas Tácticas y Técnicas

Existe la posibilidad que los Sea Harrier hayan sido empleados como exploradores.
Durante la noche del 1 al 2 de Mayo se tuvieron en las pantallas de radares propios, ecos de lobos con perfomances similares a las de los Sea Harriers, que no se acercaron a menos de 70 millas de la fuerza propia y describieron circuitos concéntricos a la posición del GT 79.1, que a su vez se encontraba próxima a un área de pesca donde había gran cantidad de pesqueros chicos y grandes.
La maniobra de estos aviones induce a pensar que detectaron a la fuerza y que existe también la posibilidad que por detección radar o CME hayan podido discriminar la GT 79.1 del grupo de pesqueros, aunque esto último no constituye una aseveración.

ARMADA ARGENTINA A.R.A. 25 DE MAYO

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

5

## GUERRA ELECTRONICA

5.1. Rendimiento y Empleo

5.1.1. M.A.E.: Se efectuó búsqueda, interceptación y escucha, en las bandas asignadas en los planes y otros elegidos al azar (dentro del aspecto de las COMUNICACIONES).
Se logro la determinación de una frecuencia CECIC del ENO (3026 KHZ) mediante la utilización de receptores 51S1.
Asimismo se logró mediante la utilización del GONIO UHF, recientemente instalado, el azimut proveniente de emisiones débiles enemigas que ratificaban la posición estimada por la inteligencia propia y las frecuencias que se tenian como de utilización enemiga.
En las bandas de NO COMUNICACIONES se efectuó búsqueda y localización mediante el empleo de las aeronaves antisubmarinas en tarea de Exploración Antisuperficie con los equipos MAE que cuentan, considerándose que el rendimiento ha sido altamente satisfactorio y cuyo detalle se encuentra en el apartado 7 -"Rendimiento del Material"- Informe de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina y en el punto 1 "Historia Cronológica de las Operaciones".

5.1.2. ANTI MAE: Los planes propios contemplaron el CONTROL de EMISIONES y la EVASION.

a. CONEM: El plan CONEM de la FT 79 fue modificado con un mayor porcentaje de emisión de NO COMUNICACIONES debido a la evidencia que el ENO contaba con información satélite y la permanente amenaza aérea existente.
Con respecto al silencio de RT en HF en ocasiones fue necesario romperlo debido a la presencia del escalón superior de comando a bordo de esta Unidad, por la necesidad de éste de comunicarse con su fuerza dividida y su propio escalón superior de Comando.
El empleo de aeronaves para la retransmisión de mensaje en forma discreta pudo considerarse como satisfactorio cuando fue posible efectuarlo.
La politica de NO EMISION con sonares puede considerarse como acertada por cuanto de emitir, los alcances obtenidos hubieran sido netamente inferiores a la capacidad hidrofónica de los Submarinos enemigos y hubieran significado una delación con datos precisos para la resolución.

SECRETO



del problema de tiro de estos.
No fue evaluada la perfomance de escucha hidrofónica propia sobre submarino, pero sobre otras unidades de superficie pudo comprobarse que no fue mayor de 3000 yds.

b. EVASION: En los planes propios se previó la evasión electrónica para el caso de ataques por parte del ENO con Misiles MARTEL, sin haberse podido comprobar su efectividad.

5.1.3. CME:

a. Interferencia: La capacidad de esta unidad se limita a interferencia en comunicaciones con transmisores de hasta 1 KW y modo F-1 no habiéndose utilizado en esta oportunidad.

b. Engaño: No se efectuó por nuestra parte ni se detectó su empleo por el enemigo.

5.2. Sugerencias

a. MAE: Para efectuar interceptación, escucha, registro, y análisis de las comunicaciones enemigas es necesario conocer a la perfección los procedimientos e idiomas de los enemigos potenciales.
En tal sentido surge como necesidad prioritaria el adiestramiento permanente de personal embarcado con el asesoramiento de los servicios de Inteligencia y Comunicaciones.
La escucha efectuada en las unidades de superficie podría haber sido una ayuda muy superior a la que fué de haberse contado con personal y medios adecuados para ejecutarla.
En lo que respecta a NO COMUNICACIONES se considera necesaria la instalación a bordo de un equipo MAE teniendo en cuenta que a pesar de navegar normalmente con escolta debe proveerse su propio apoyo electrónico, considerando que la probabilidad de detección es directamente proporcional al número de sensores.
La eficacia obtenida en la búsqueda de interceptación de comunicaciones no pudo ser aprovechada con agilidad por la carencia a bordo de un gonio de HF, por tal razón sería conveniente aprovechar la capacidad del GONIO de UHF, adaptándole las antenas necesarias para las bandas de 2 a 30 MHZ.

b. CME: Sería conveniente contar a bordo con un interferidor de las bandas de Control Tiro de los enemigos potenciales y un generador de falso blanco, electró-

nico o no, para completar el procedimiento antimisil.

c. ANTIMAE EVASION: Teniendo en cuenta la característica de los misiles con que cuentan nuestros enemigos potenciales es necesario instalar un sistema de corte rápido de alimentación a los equipos radiadores de energía electromagnética, operable desde comando o cuarto de operaciones, considerando el poco tiempo de reacción que dejan estos.

Como conclusión final surge la necesidad de volcar el mayor esfuerzo posible en dotar a esta unidad de elementos electrónicos defensivos por cuanto es blanco prioritario en toda acción de guerra naval.

ARMADA ARGENTINA A.R.A. 25 DE MAYO

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



## 6.- Comportamiento del personal, evaluación del Adiestramiento

### 6.1.- Comportamiento del Personal

Fué correcto y decidido en todo momento. El entusiasmo inicial por la misión a llevar a cabo, ayudó a un buen comportamiento.

### 6.2.- Evaluación del Adiestramiento

Por ser la Primera Etapa, el inicial era pobre. En los días navegados, se llegó a obtener un nivel de adiestramiento Aceptable.

### 6.3.- Sugerencia sobre el adiestramiento

A fin de no comenzar todos los años con niveles pobres de adiestramiento, se puede:

a.- Realizar los relevos de personal por niveles no mayores del 40%, por cada Cargo, anualmente. Esto aseguraría una capacidad de experiencia aceptable al iniciar el año.

b.- Realizar los pases escalonados a lo largo del año, por Cargo. En esa forma se lograria un adiestramiento permanente durante todo el año.-

ARMADA ARGENTINA
A.R.A. 25 DE MAYO

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

7.- Comportamiento del Material

Fué un factor de suma importancia la edad del Portaaviones, basándonos en esta consideración, puede afirmarse que las averias fueron en general solucionables abordo.

7.1.- Los problemas que se presentaron en las Escuadrillas embarcadas, son tratados en particular en los informes elevados por cada una de ellas.

7.2.- En general en el area electrónica no se presentaron mayores inconvenientes siendo aceptable el rendimiento de la mayoria de equipos electónicos de comunicaciones y de no comunicaciones (radares, computadora, tacán, iff, etc.)

7.3.- Las fallas de catapulta fueron las que se especifican, indicando su incidencia sobre las operaciones.

21 de abril. Pinchadura en tubería de drenajes de receptores de vapor en un codo posterior a pasamamparo en el local del lavadero. Se efectuó la reparación abordo. DURACION 5 hs. No afectó la operación de aeronaves ya que el trabajo se realizó coordinadamente con el Departamento Operaciones.

22 de abril. A 1500 hs. se soltó de su vástago, la válvula de descarga de la Bba. retardación a los cilindros de retardación. Se desmontó la tapa y se revisó la válvula. DURACION 20 minutos. No afectó la operación de aeronaves ya que el sistema estaba en alistamiento a 15 minutos.

03 de mayo. A0500 hs. Se soltó manguera de agua al cilindro de retardación de Babor por haberse cortado tornillos de fijación de la brida de unión. Se retiró los restos cortados, se repasó rosca con macho y se colocó tornilos nuevos. DURACION 1 hs. No afectó la operación de aeronaves ya que se estaba en proceso de preparación del material para operar.
A 1730 hs. Se soltó perno del varillaje del sistema de accionamiento con la válvula mariposa por haberse salido la chaveta-seguro del perno. Se armó con seguro y arandela nuevos. DURACION 1 hs. Afectó a las operaciones ya que se estaba catapultando (4) cuatro aviones A4Q interceptores de los cuales salieron (3) tres.

04 de mayo. A 1630 hs. Se desemboquilló tubería de fluido hidráulico de retorno del sistema de gatos hidráulicos para elevar el conjunto cilindro de retardación-cilindro esqueleto. Se anuló el circuito de gatos con tapones ciegos ya que el sistema no cuenta con válvula interceptora. DURACION 1 h. 30 m, se acababa de catapultar un avión Traker y había ILC a 5 minutos los cuales en caso de necesidad no podrían haber sido catapultados.

(Continua en 2 )

(Viene de 1 )



09 de mayo A 1600 hs. se canceló lanzamiento de A4Q por quedarse sin alimentación eléctrica la consola de control, cumplida toda la secuencia de lanzamiento. Se repitió el procedimiento de catapultaje varias veces no volviéndose a repetir la falla, por lo cual se continuó con los catapultajes con una DEMORA de 12 minutos. Se debían catapultar (8) aviones A4Q produciéndose la falla con el cuarto avión listo.

Se hace notar que asimismo se produjeron fallas en el sistema de luces de cilindro de retardación llenos (TUNDISH) en forma aleatoria, por humedecerse los contactos de la caja de empalme sobre el cilindro de retardación. Esta falla se controlaba verificando en forma visual el llenado del cilindro de retardación a través de las tapas de proa y lanzamiento por local (desde la consola del cuarto de control), siendo la secuencia de lanzamientos más espaciadas y/o demoradas en 1/2 minutos.

7.4.- MAQUINAS:

a) Se debió tomar puerto por la avería en tubos de la Caldera B-2; en Oficio POMA,MEJ Nº 21/82 "C" se informaron los detalles de la misma.

b) Debido al pronunciado desgaste de la cámara balanceadora del turbo de alimentación principal se encaró el desmonte y reparación por los TT.GG. del Arsenal Naval Puerto Belgrano.

c) Existieron otras averías menores de mecanismos que no afectaron sensiblemente la capacidad operativa de la unidad, siendo ellas en un 80% sobre tuberías de diferentes sistemas; en este aspecto cabe agregar que la renovación de tramos de tuberias fue solicitada por Of. POMA,MEJ Nº 155/82. Esta reparación prevista para el corriente año, se encuentra en proceso de realización.

7.5.- REAPROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE EN EL MAR

El día 09 de mayo se contaba con el 50% de combustible remanente y de acuerdo a lo establecido, se debía encarar el reaprovisionamiento, situación que no ocurrió por haberse dispuesto tomar puerto por otras razones.

En caso de haber continuado la operación, el reabastecimiento se hubiera llevado a cabo de la siguiente manera:

El caudal promedio de embarque con una manguera del buque reaprovisionador no supera las 130/140 tns/hs. (personal con escaso adiestramiento) por lo que para completar al 95% (1.420 tn.) es necesario disponer de alrededor de 11 hs. y 1 hs. más para la maniobra en el mar.

Por otro lado cabe destacar que el estado de la tubería de aspiración/llenado de los tanques instalados a lo largo de las sentinas de los compartimentos de maquinas, adolecen de un aparente deterioro externo; esto se puso de manifiesto en uno de los reaprovi-

(Continúa en hoja 3)

(Viene de hoja 2)

sionamientos en puerto, durante la operación, al haber tenido que renovar un tramo de tubería por pinchadura localizada (desde el exterior) La reparación integral a encarar luego de la mencionada avería como asi tambien la inspección de los filtros de toma de embarque de estribor sera requerida por separado y en oportunidad de contar con el resultado del análisis metalográfico del sector renovado y de tomar espesores de las tuberías del sistema, de los cuatro tanques de combustible del compartimiento de máquinas de proa, actualmente en proceso de hervido y limpieza.-

ARMADA ARGENTINA
A.R.A. 25 DE MAYO

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

ESCUADRILLA AERONAVAL ANTISUBMARINA



COMPORTAMIENTO DEL MATERIAL A BORDO DEL PORTAAVIONES

Analizando detalladamente la operación con las aeronaves S2-E a bordo del Portaaviones, surgen las siguientes conclusiones:

1. El PORTAAVIONES A.R.A. "25 DE MAYO" no brinda la infraestructura mínima necesaria para el mantenimiento de las aeronaves, a no ser las embarcado por la Unidad o el Grupo Aeronaval, no disponiendo de un equipamiento propio de mantenimiento electrónico y aeronáutico como el que contaba al ser recibido de la ARMADA HOLANDESA.
   Carece de personal, herramientas, bancos de prueba, instrumental de 2do. y 3er. escalón de mantenimiento. Esta circunstancia afecta todo tipo de operación, especialmente las prolongadas.

2. El diseño del PORTAAVIONES A.R.A. "25 DE MAYO", que no cuenta con hangar abierto ni con ascensores laterales, atenta contra la rápidez y la eficacia del mantenimiento. Es necesario interrumpir las operaciones de vuelo para efectuar cualquier tipo de prueba que implique la puesta en marcha de la aeronave. Su diseño no permite la puesta en marcha y prueba de aviones dentro del hangar, como se realiza en otros Portaaviones.
   Como contrapartida, se deben interrumpir las pruebas cuando durante su ejecución deben realizarse operaciones de vuelo.

3. El aislamiento del Portaaviones en el mar, la imposibilidad de cursar comunicaciones por radio a tierra, y la dificultad de obtener repuestos o hacer recorrerlos en tierra, agravan las dificultades de mantenimiento y resalta la importancia de la capacidad cuya carencia se manifiesta en el punto 1.

4. En base a una estadística de fallas y contabilizando la cantidad de aeronaves en servicio diariamente, se llega a la conclusión de que el promedio general fué de 3 aviones en servicio, como se detalla en Agregado N° 1.
   En el agregado N° 2 se detallan las fallas reparadas en todo el período de navegación.
   Durante el último Sub-período de embarco del 28 de abril al 8 de mayo con cuatro aeronaves embarcadas se volaron aproximadamente 170 horas en 10 días. El promedio de 17 horas de vuelo diarias debe ser considerado muy bueno y señala una alta confiabilidad para el tipo de aeronave considerada obviamente siendo 19 de las 32 fallas correspondientes a la planta de poder, debe considerarse que el reemplazo de la misma por una turbohélice, tal como lo esta estudiando actualmente la Jefatura de la Aviación Naval y la Dirección de Material Naval, se supone aumentará marcadamente la disponibilidad, disminuyendo toda la

ocupación de cubierta y el tiempo de lanzamiento.

5. Si en lugar de embarcarse 4 aeronaves, se hubieran embarcado 3, observando el Agregado Nº 1, se pueden obtener las siguientes conclusiones:

   5.1. En el peor de los casos la columna "En servicio" se reduce en 1 unidad con lo cual el 35% del tiempo no se podría operar con relevo en el aire.

   5.2. El total de horas voladas se distribuiría en 3 aeronaves aumentando en un 25% el número de IPP que iría de 7 a 9. Ello implica otros 6 días adicionales con una segunda aeronave deducida de la columna "En servicio".

ARMADA ARGENTINA
A.R.A. 25 DE MAYO

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

AGREGADO N° 1

| FECHA | EN SERVICIO | SIN SERVICIO | IPP |
|---|---|---|---|
| 29 Marzo | 2 | 1 | - |
| 30 Marzo | 3 | - | - |
| 31 Marzo | 2 | 1 | - |
| 01 Abril | 3 | - | - |
| 02 " | 2 | 1 | - |
| 03 " | 2 | (1 en ((ADO)) | - |
| 19 " | 2 | 1 | 1 |
| 20 " | 2 | 1 | 1 |
| 21 " | 3 | 1 | - |
| 22 " | 3 | 1 | - |
| 23 " | 3 | 1 | - |
| 24 " | 3 | 1 | - |
| 25 " | 4 | - | - |
| 28 " | 2 | - | 1 |
| 29 " | 2 | - | 1 |
| 30 " | 3 | - | 1 |
| 01 Mayo | 2 | 2 | - |
| 02 " | 3 | 1 | - |
| 03 " | 3 | 1 | - |
| 04 " | 3 | 1 | - |
| 05 " | 4 | - | - |
| 06 " | 3 | - | 1 |
| 07 " | 3 | - | 1 |
| 08 " | 4 | - | - |

ARMADA ARGENTINA A.R.A. 25 DE MAYO

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

AGREGADO Nº 2

2 AS 22

* Presión aceite baja.
* Oscilación presión combustible.
Se cambió parante nariz.
* Generador taquímetro.
Piloto automático.
Unidad V.G.I.
* Calefacción S/S.

2 AS 23

* Oscilación RPM
* Se cambió generador taquímetro
* Luz partículas motor 2
Amplificador MF1
* Oscila. temp. cabeza cil.
Tab EGA
* Calefacción
* Se cambió generador taquímetro izquierdo

2 AS 26

* Se cambió magneto motor 2
* Se cambió bomba hidráulica
MF1. Se cambió giro y caja conex
Se cambió transductor faro luz aprox.
* Se cambió motor Nº 2
* Se cambió sensor torque
* Aceleradores defasados
* Temp. cabeza cil. motor Nº 1
* Se cambió Generador taquímetro
* Se cambió motor Nº 1

2 AS 25

Indicador cantidad combustible
* Se cambió retén cojinete empuje
Indic. cant. combust. cojinete izq.
* Freno parqueo muy duro
* Horizonte piloto duro
Se cambió termostáticas motor izq.
* Se cambió motor izq.

NOTA: Todas las fallas marcadas con asterisco implican una prueba en cubierta.

ARMADA ARGENTINA
A.R.A. 25 DE MAYO

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

## 8.- Deficiencias Logísticas

### 8.1.- Ropa de Abrigo

La asignación de Dotación Fija Perecedera no es suficiente para dotar de ropa de abrigo y de agua al personal que habitualmente desarrolla tareas al aire libre (Cubierta de Vuelo, Artillería, Vigias, Maniobras de lancha y ancla etc.)

### 8.2.- Uniformes

Los uniformes, tanto el gris de Personal Superior y Suboficiales, como el gris pizarra de tropa, no son adecuados para navegar, por las siguientes razones:

a. Acentuado deterioro por uso intenso.

b. Excesivo número de botones, lo cual lo hace incómodo y lento para ponérselo.

c. No son suficientemente abrigados para nuestra zona de operaciones.

El uniforme debiera ser reemplazado por dos tipos de overol, de rápida postura (uno abrigado y otro liviano). Los zapatos por botas con cierre relámpago y la gorra por un birrete.

### 8.3.- Generalidades

Todo el personal debe poseer una linterna personal, pequeña.
El personal debiera tener, como equipo personal, un bolso con su salvavidas, ropa de abrigo, linterna estanca, un mínimo de alimentos y un botiquín individual.-



JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO

PORTAAVIONES A.R.A. "25 DE MAYO"



INTELIGENCIA AMBOS BANDOS

9.1.- Estratégica

La provista en los "Planes de Operaciones y Carpetas de Unidades Navales y Aeronavales Enemigas" fue completa y permitió conocer rápidamente las facilidades materiales del mismo, inclusive algunas que no fueron utilizadas. La apreciación sobre las capacidades del ENO fueron ratificadas por los hechos.

9.2.- Táctica

Los informes diarios de inteligencia, si bien proveyeron una evaluación objetiva de los hechos que se iban produciendo, adolecieron de vacios de información por efecto de las deficiencias en los medios de obtención de la misma. (Por ejemplo: Falta de actualización de la posición de unidades enemigas, propias y neutrales, de guerra y mercantes, impresición de las localizaciones radiogoniométricas provenientes de estaciones terrestres, tardío aprovechamiento de la explotación de la interceptación de comunicaciones, limitaciones de aerofotografía, etc.)



JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

9